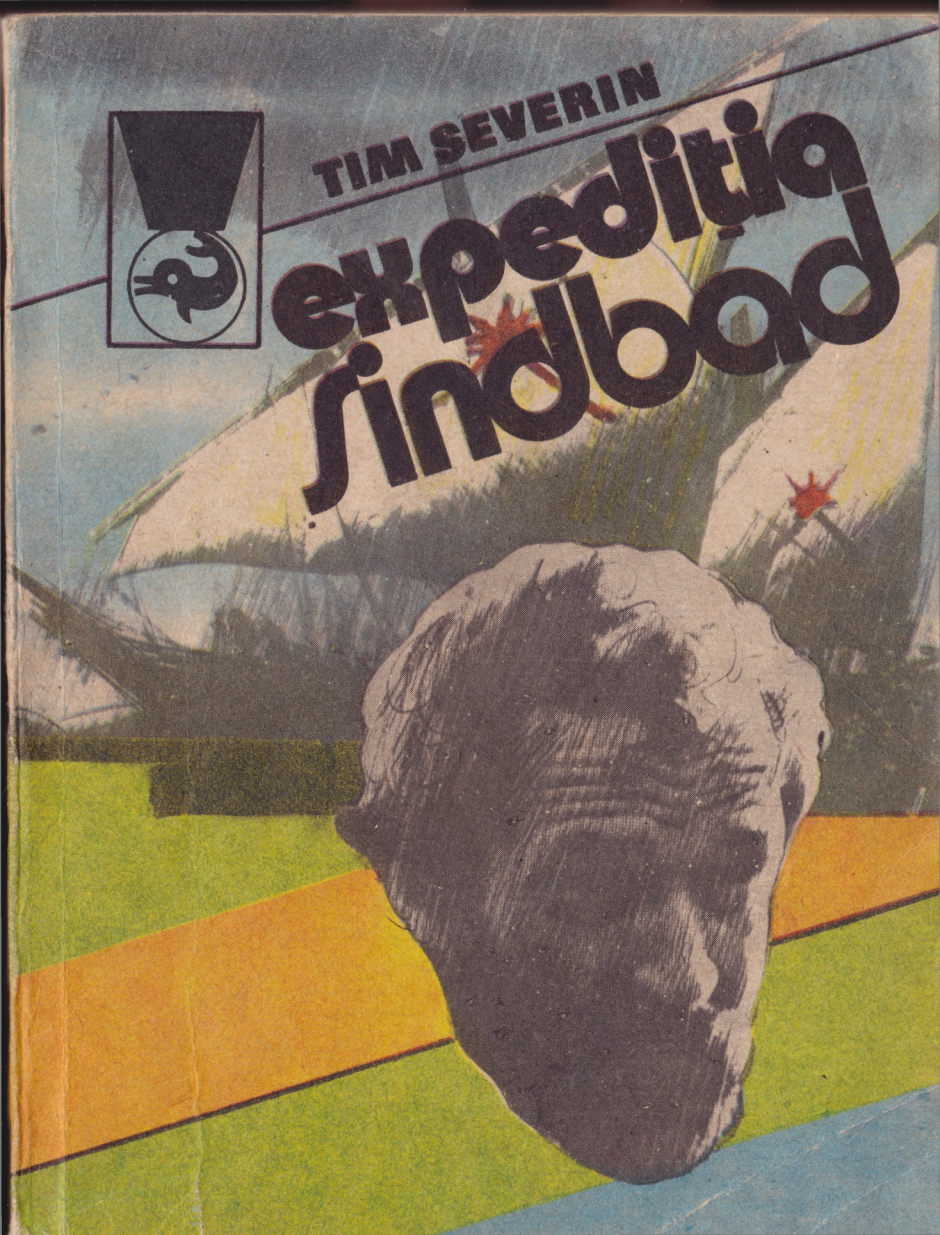
TIM SEVERIN

expediția sindbad



Lei 12,50

„Căpitane ! Căpitane !" Un strigăt a răsunat prin bocaport, trezindu-mă. Am sărit din cușetă. Era ora cea mai sumbră a nopții, puțin înainte de revărsatul zorilor. Strigătul venea de la veghea de bord, Khamees Poliție. Clopotul de alarmă bătea furios. Am pus mîna pe o torță și am dat fuga pe scară spre punte, unde l-am găsit pe Terry la cîrmă, uitîndu-se cu gura căscată la verga arborelui principal. Urmărindu-i privirea, am văzut negru înaintea ochilor. Verga, înaltă de 24 m, se rupsese în două și atîrna ca o aripă frîntă, o bucată de vreo 9 m bălăbănindu-se periculos, susținută numai de pînza velei, restul velei principale fiind înfășurat în jurul catargului într-o adevărată încurcătură de pînze și parîme. De cîte ori nava avea ruliu, verga ruptă trecea amenințător peste punte, gata să mutileze pe oricine i-ar fi ieșit în cale.

EDITURA MERIDIANE

TIM SEVERIN

EXPEDIȚIA SINDBAD

Traducere de
ADINA ARSENESCU

EDITURA MERIDIANE
BUCUREȘTI, 1987.

Coperta de
MIHAI MĂNESCU

Tim Severin
The Sindbad Voyage
© Hutchinson & Co Ltd., 1982

Toate drepturile asupra prezentei ediții în limba română sînt rezervate Editurii Meridiane

CUVÎNT ÎNAINTE

Fondurile necesare Expediției Sindbad au fost asigurate prin bunăvoința Majestății Sale Sultanul Qabus bin Said, iar forul tutelar oficial a fost Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii. Excelența Sa Sayyid Faisal al Said, titularul acestui minister, a acordat un sprijin permanent acțiunii noastre cutezătoare. Arareori i-a fost dat unei expediții să primească un ajutor atît de susținut și din toată inima și sper că succesul călătoriei recompensează într-o oarecare măsură o asemenea generozitate remarcabilă care confirmă cunoscuta tradiție arabă.

Au fost necesari aproape cinci ani pentru a plănui și realiza călătoria și pentru a prezenta rezultatele în cuvinte, fotografii și film. În timpul acestor cinci ani o singură persoană a îndeplinit cu deosebită competență munca unui întreg colectiv, și aceasta a fost Sarah Waters. Ea a fost centrul vital al acțiunii ; toate lucrările de birou au fost executate pe masa ei de lucru. Singură s-a ocupat de telexuri, a organizat și expediat proviziile pe mare, a luat legătura cu avioanele și a păstrat contactul cu familiile membrilor echipajului. Toți cei implicați în Expediția Sindbad și eu în special îi rămînem profund îndatorați.

Gulf Air, compania de transport aerian din Bahrain, Oman, Qatar și Emiratele Arabe Unite, a transportat materialele și echipajul în mod gratuit. Iată un alt exemplu al mărinimiei arabe. Întreprinderea Petroleum Deve-

lopment Oman a pus la dispoziția noastră toate resursele sale tehnice pentru pregătirile frenetice din ultimele momente înaintea plecării, acordînd totodată și un fond necesar pentru începerea filmului călătoriei. Darul acesta a fost imediat urmat de unul similar oferit de British Bank of the Middle East. În timpul călătoriei am fost bucuros să descopăr că o organizație bancară similară din Hong Kong și Shanghai a fost în măsură să ne pună la dispoziție condiții pe care Sindbad însuși le-ar fi invidiat. Ospitalitatea și ajutorul băncii au atins culmea la Hong Kong, unde banca a activat chiar ca agentul nostru local.

Nu am putut include în această carte despre încercarea noastră temerară decît o selecție din personajele și evenimentele care au alcătuit un proiect atît de complex ca Expediția Sindbad. Sper că selecția pe care am făcut-o oferă o imagine exactă și distractivă a călătoriei și nu va dezamăgi pe nimeni din cei care au fost poate omiși. La sfîrșitul cărții există o listă cuprinzînd numele unora dintre persoanele care au luat parte la proiect. Chiar și această listă este departe de a fi completă, dar dă o idee de cît de mult ajutor și entuziasm sînt necesare pentru a se construi o navă medievală arabă și a străbate mările cu ea pînă în China. A fi căpitanul acestei nave a constituit pentru mine o experiență de neuitat și sper că prin această relatare a Expediției Sindbad cititorii mei se vor bucura de reușita noastră tot atît de mult ca și mine.

I

NOPȚILE ALBE

Rechinul a înghițit desigur momeala de cum s-a lăsat înserarea, cu o noapte înainte, pentru că era total vlăguit cînd, în primele licăriri ale zorilor, am observat firul de sîrmă al undiței întins. Cu un chiot de triumf, mai mulți oameni au alergat la parapetul navei, au apucat undița și au început să o tragă repede. Cînd rechinul lung de vreo 2 metri, de forma unei torpile, a ieșit la suprafața apei, a început să se zvîrcolească cu disperare, ca și cum s-ar fi sufocat în aerul străveziu. Apa era înspumată în jurul vietății care se balansa în mod sălbatic. Undița nefiind suficient de puternică să-l tragă afară din apă pe verticală, a fost împinsă cu grijă spre animalul care se zbătea o prăjină cu un cîrlig grosolan la capăt. Cîrligul a alunecat pe pielea udă, lucioasă, căutînd o deschizătură vulnerabilă, un ochi, un orificiu de respirație sau gura. Dar n-a găsit nimic. Smucindu-se cu o răbufnire finală de panică, rechinul și-a aruncat întreaga greutate a trupului pe prăjină, tocmai cînd se afla peste undiță, firul întins a plesnit sub tensiune și animalul a căzut în apă, a rămas o clipă la suprafață și apoi, cu o rostogolire lentă, s-a cufundat în adîncurile oceanului.

— La naiba ! s-a auzit o voce, mă bucuram că voi avea rechin proaspăt la grătar pentru micul dejun.

— Ați văzut peștele remora fixat pe burta rechinului ? întrebă altcineva. Trebuie să fi avut cel puțin vreo 40 centimetri lungime.

— Mă întreb de cît timp îl tragem după noi, spuse un al treilea. Cred că era un rechin care mănîncă oameni.

Grupul de lîngă parapetul navei începu să se împrăştie. M-am gîndit în sinea mea, pe cînd stăteam şi îi urmăream, că erau cam ciudaţi, după orice criterii i-ai fi judecat. Culoarea pielii varia de la negru ca abanosul pînă la o roşeaţă puternică provenită de la soare. Cei mai mulţi erau goi pînă la mijloc şi toţi desculţi. Vreo cîţiva purtau şorturi, majoritatea însă aveau o pînză legată în jurul şoldurilor. Cam jumătate dintre ei erau cu barbă şi aceasta, împreună cu turbanele şi cu pumnalele de la brîu, le dădea un aer pirateresc, aşa că mă minunam din nou de natura romantică, aproape ireală, a anturajului meu. Să fi fost oare cu adevărat în secolul al XX-lea sau îmi închipuiam că mă aflu într-un timp străvechi ? În ciuda faptului că simţeam sub picioare lemnul solid al punţii, totul părea un vis. De jur împrejur se întindea pînă departe spre orizont o mare tropicală, de un albastru puternic, marcată de siajul navei. În faţa noastră cîteva păsări agitate dădeau tîrcoale şi scoteau ţipete ascuţite, în timp ce scrutau adîncurile cu speranţa de a prinde strălucirea vreunui peştişor pus în mişcare de trecerea noastră. O adiere caldă a musonului umfla în curbe graţioase cele trei vele distincte, de formă triunghiulară ale corabiei, care se unduiau deasupra capului meu. Cea mai mare dintre vele era de dimensiuni uriaşe, o bucată imensă de pînză ţinută sus de un singur catarg tot atît de lung cît şi corabia, care se înclina foarte tare spre spate. În mijlocul fiecărei pînze se afla o emblemă strălucitoare, purpurie, două săbii încrucişate şi un pumnal încîrligat, ceea ce însemna că nava aparţinea unui sultan arab, în timp ce pavilionul ţării fîlfîia pe catargul său, prins la cîrmă, în spatele meu.

Îmi răsunau în urechi zgomotele permanente ale unei mari corăbii tăindu-şi drum pe apă, fîşîitul interminabil al parîmelor, şuieratul valului de prova prins şi amplificat de vela mare, care-l trimitea înapoi asemenea unui imens reflector sonor, şi murmurul blînd al lemnului. Ochiul meu urmărea cum se întreţesea complicat greementul, apoi trecea mai departe în lungul copastiei către prova navei, unde vîrful lung şi subţire al bompresului ţintea spre est, coborîndu-se şi ridicîndu-se ritmic pe valurile de hulă, în timp ce nava îşi urma drumul înainte.

Cunoşteam prea bine fiecare bucăţică din acest vas, fiecare fibră a parîmelor şi totuşi nu încetam să mă minunez cît e de elegant şi plin de graţie. Era o navă arabă comercială clasică, desprinsă parcă direct din paginile *Nopţilor arabe,* era unică. Singura navă din lume de acest fel, atît de deosebită, ne purta pe noi, cei douăzeci care formam echipajul, peste cele şapte mări* spre China. Totul părea mult prea fantastic pentru a fi adevărat, o fantezie, un miraj, şi m-am trezit gîndindu-mă la momentul precis cînd această aventură extraordinară începuse să capete formă.

Încolţise cu trei ani în urmă, la capătul unei călătorii diferite pe o mare îndepărtată şi mult mai rece şi într-o ambarcaţie mult mai mică. La acea vreme, împreună cu trei tovarăşi, mă apropiam de coasta Newfoundland într-o barcă mică, deschisă, făcută din piei de vită. Scopul acelei călătorii era de a verifica dacă fusese posibil pentru călugării irlandezi să fi ajuns în America de Nord, aproape cu o mie de ani înaintea lui Columb. Mica noastră ambarcaţie era imaginea fidelă a bărcilor originale din piele de vită folosite de călugării irlandezi. O numisem *Brendan* în

* Arctica, Antarctica, Pacificul de Nord şi de Sud, Atlanticul de Nord şi de Sud, Oceanul Indian (toate notele din acest volum aparţin traducătoarei).

onoarea celui mai faimos dintre sfinții irlandezi navigatori, Brendan, eroul unei saga populare medievale, care povestește cum el, împreună cu călugării săi, a traversat oceanul către un pământ îndepărtat. În acea zi din iunie 1977 era evident că, excluzînd accidentele posibile, tovarășii mei și cu mine vom dovedi că saga lui Brendan era probabil bazată pe adevăratele călătorii irlandeze în Atlanticul de Nord din secolul al VI-lea. Deși nu dădusem încă cu ochii de coasta Americii de Nord, simțeam deja în mod distinct mirosul pădurilor de pin și știam că într-o zi sau două aveam să demonstrăm că o barcă din piele putea traversa Atlanticul. Așa că în acea clipă gîndurile mele se îndreptau spre contribuția pe care ar fi putut-o aduce cunoștințelor noastre în materie de explorări și navigație timpurie alte călătorii experimentale.

Expediția Brendan demonstrase că tehnica construirii unei ambarcații după una străveche era un instrument de cercetare folositor. Ne învățase cum și din ce materiale fuseseră construite bărcile de altă dată, din piele și cum erau manipulate, totodată ne arătase cum putea fi pentru marinarii din acele timpuri viața într-o barcă deschisă făcută din piele.

Ceea ce mă atrăgea era ideea de a folosi aceeași tehnică pentru a cerceta un alt erou, aparent mitic, legat de mare. Dacă Brendan rezistase probei noastre, nu mai exista oare încă un personaj de legendă, la fel de vestit, ale cărui fapte cutezătoare ar putea de asemenea să fi fost inspirate de călătorii reale făcute de către oameni adevărați ? Și în acea clipă am avut și răspunsul. De ce nu m-aș ocupa de cel mai faimos marinar din toate timpurile, cunoscut tuturor copiilor care au citit *O mie și una de nopți*, un bărbat al cărui nume este sinonim cu călătoriile pe mare ; de ce să nu cercetez legenda lui Sindbad Marinarul ?

Chiar acolo unde mă aflam, la 50 de mile depărtare de coasta Newfoundland, aveam destule cunoştinţe despre extraordinarele călătorii pe mare ale arabilor, pentru a mă întreba dacă Sindbad ar putea fi ceva mai mult decît o simplă legendă. Curînd după ce a luat fiinţă islamismul, în primul sfert al secolului al VII-lea, arabii s-au lansat într-o expansiune geografică impresionantă. Armatele lor au înaintat pe uscat, ajungînd în Maroc şi Asia Centrală, iar pe mare, corăbiile lor au atins coasta Zanzibarului şi a Chinei. Negustorii arabi au stabilit cea mai întinsă reţea de comerţ maritim pe care lumea a cunoscut-o vreodată, o reţea care nu şi-a putut găsi asemănarea timp de 700 de ani, cînd globul terestru a fost pentru prima oară înconjurat pe mare de nave europene. Arabii sînt în general consideraţi a fi un popor al deşertului, acesta modelîndu-le viaţa şi cultura. Fapt numai în parte adevărat, căci arabii au dat lumii şi pe cei mai cutezători şi iscusiţi marinari pe care i-a cunoscut istoria. Cu douăsprezece secole în urmă, marinarii arabi porneau în lungi călătorii şi puteau trece 3—4 ani pînă se întorceau la familiile lor. De fapt, unii dintre arabi se simţeau pe mare tot atît de bine ca şi în deşert, iar filosofia lor ar fi putut fi înţeleasă de călugării irlandezi. Călugării lui Brendan scriseseră că ei căutau „un deşert pe apele oceanului", înţelegînd prin aceasta că umblau după o experienţă spirituală în vastele spaţii ale mărilor. Tot aşa şi arabii au luat calea mărilor animaţi de aceeaşi filosofie a devoţiunii care i-a ajutat să traverseze marile deşerturi. Au pornit încrezători în destinul pe care Allah avea să li-l hărăzească şi atît cei plecaţi pe uscat cu caravane de cămile, cît şi cei aflaţi pe corăbii foloseau aceleaşi stele pentru a fi călăuziţi pe căile lor, crezînd că stelele fuseseră aşezate acolo pentru acest scop. Cînd navigam pe *Brendan* nu trebuia decît să-mi îndrept privirile în

sus pentru a-mi da seama de moştenirea primită de la arabi în domeniul călătoriilor pe mare ; dintre stelele importante folosite de marinari, cele mai multe purtau nume arabe, pentru că savanţii arabi au fost aceia care au dezvoltat arta astro-navigaţiei.

Aşa că la prima ocazie am început să cercetez mediul lui Sindbad Marinarul. Poveştile lui apar în *O mie şi una de nopţi*, colecţia tradiţionalelor povestiri folclorice care au fost prima dată publicate în Europa la începutul secolului al XVIII-lea, după ce fuseseră descoperite în manuscris în Siria de către un om de litere francez, Antoine Galland. Acesta a reuşit să transcrie şi alte istorisiri care circulau în Orientul Apropiat, povestiri mult mai vechi decît manuscrisul. Nici unul dintre oamenii de litere n-a încercat însă să afle de cînd datau. Poveştile din *O mie şi una de nopţi* au fost adunate din mai multe surse, unele din India, altele din Persia şi multe din lumea arabă. Ele au fost transmise pe cale orală de-a lungul mai multor generaţii, iar cele mai vechi par să fi fost în circulaţie de cel puţin cinsprezece secole. Grupul de poveşti cunoscute sub denumirea de *Călătoriile lui Sindbad al Mării*, aşa cum îl numeşte versiunea arabă, se presupune că au fost create pe cînd Harun Al Raşid era calif de Bagdad, între anii 786—809 ai erei noastre. Este mai probabil ca aventurile să fi fost compilate de către un singur autor pe la sfîrşitul anilor 800 şi începutul anilor 900, folosind o mare varietate de surse, incluzînd cărţi arabe de geografie, cărţi de călătorie şi povestiri marinăreşti.

S-a văzut curînd că poveştile despre Sindbad erau strîns legate de vîrsta de aur a geografiei arabe, care a înflorit între secolele al VIII-lea şi al XI-lea. Cînd am comparat locurile vizitate de Sindbad în aventurile lui cu ţările descrise în primele cărţi arabe de geografie, a fost evident că multe din aventurile lui Sindbad au

avut loc în ţări descrise de geografii arabi în textele lor. Într-adevăr, în unele cazuri, cărţile de geografie şi poveştile despre Sindbad folosesc fraze aproape identice pentru a descrie unele trăsături particulare. Este interesant faptul că geografii arabi au obţinut multe din informaţiile lor despre ţări îndepărtate întrebînd marinarii întorşi din lungi călătorii. Aşa că, sau locurile unde s-au desfăşurat aventurile lui Sindbad al Mării erau împrumutate din primele cărţi arabe de geografie, sau autorul poveştilor a folosit aceleaşi surse. Există o carte de povestiri marinăreşti năzdrăvane, *Minunile Indiei*, scrisă în secolul al X-lea, care cuprinde o mare parte din materialul poveştilor lui Sindbad. Se dădeau şi numele unor căpitani care întreprinseseră lungi călătorii. Să fi fost Sindbad unul din aceşti căpitani ? A existat oare Sindbad cu adevărat ? S-ar putea ca cercetările mele să nu răspundă la aceste întrebări, dar cel puţin aş încerca să stabilesc în aceste aventuri o linie de separare între adevăr şi ficţiune şi să mă străduiesc să descopăr cît de mult s-au bazat călătoriile lui Sindbad pe înfăptuirile reale ale marinarilor arabi.

Ca să realizez aceasta ar trebui să-mi lărgesc cercetările şi să cuprind toate sursele relevante pentru poveştile lui Sindbad. Ar trebui să experimentez arta navigaţiei arabe timpurii pentru a descoperi cum îşi guvernau arabii navele. Aş avea de învăţat despre natura vechiului comerţ maritim arab şi de confruntat poveştile despre Sindbad cu alte poveşti arabe. Pe scurt, Sindbad Marinarul a reprezentat simbolul întregului fenomen extraordinar al călătoriilor pe mare ale arabilor de altădată, autorul aventurilor lui Sindbad folosind acest personaj, fie el real sau imaginar, ca un pretext pentru a scrie toate întîmplările luate din multe surse. În *O mie şi una de nopţi*, Sindbad întreprinde şapte călătorii. De fiecare dată naufragiază

pe o insulă pustie, astfel încît, împotriva dorinței lui, ajunge să fie propulsat într-o aventură. Povestitorul are astfel posibilitatea să transforme materialul într-un adevărat serial și să țină trează atenția cititorului episod cu episod. Eu îmi propun să inversez procesul și să fac o singură călătorie, să văd cum se pot lega împreună diferitele elemente din povești și să le situez în raport cu marile zile ale expansiunii maritime arabe. Un lucru era evident : recitind *O mie și una de nopți*, se vedea clar că majoritatea locurilor menționate în poveștile despre Sindbad se află situate pe calea spre est, pornind din Golful Arabiei. Și nu putea fi o coincidență că această cale maritimă constituia tocmai marea realizare a navigației arabe de altădată, nu mai puțin decît o călătorie de 6.000 mile din Ceylon și Asia de Sud-Est spre legendarele porturi din China.

În acest stadiu începusem să-mi dau seama de aspectul descurajator al unui asemenea proiect. Această călătorie nu avea să fie făcută, ca Expediția Brendan, într-o barcă deschisă, de dimensiuni destul de reduse pentru a putea fi construită cu ajutorul a cîtorva prieteni. Călătoria pe urmele lui Sindbad era mult mai ambițioasă. Implica activități de cercetare, de proiectare, apoi construirea unei corăbii de dimensiuni normale. Erau necesare un loc pentru construcție, un port de unde să pornească și un echipaj care să o navigheze. La bord trebuia să transportăm materiale de rezervă suficiente pentru a putea menține pe mare o corabie de la începutul Evului Mediu, timp de cel puțin opt luni de călătorie, avînd hrană și apă suficientă pentru fiecare etapă a călătoriei. Și nu ar fi avut rost să întreprind un asemenea voiaj, atîta timp cît nu aș fi putut ține o evidență riguroasă a celor văzute, așa că asta însemna un fotoreporter, un operator cinematografic și un operator de sunet. Se cerea de asemenea să

găsesc oameni care să știe să navigheze o corabie arabă și mai putea fi necesar să învăț să vorbesc puțin araba... lista era nesfîrșită. Trebuia de asemenea să recunosc că această aventură comporta un risc. Cercetările mele au dezvăluit faptul descurajant că în prima parte a acestui secol unul din zece vase arabe nu a reușit să acosteze în traversarea Oceanului Indian și a dispărut în adîncuri. Și în timpul lui Sindbad un drum în China era considerat atît de periculos încît un căpitan care se întorcea teafăr era socotit un navigator excepțional. O călătorie izbutită în China putea face pe cineva bogat pentru tot restul vieții, dar șansele unei asemenea încercări erau foarte reduse. Multe nave nici nu se mai întorceau în porturile lor, iar pierderile erau imense. Hotărîtoare în Expediția Sindbad erau nu numai ajutoarele materiale masive, ci și faptul că cine ar fi investit bani în așa ceva ar fi trebuit să aibă o mare încredere în vas și în echipaj.

Încercînd un sentiment de îngrijorare, am lăsat la o parte problema găsirii fondurilor necesare pentru călătorie și m-am concentrat asupra tipului de navă care ar fi corect din punct de vedere istoric, pentru acest proiect. Din fericire, problema navelor arabe a atras atenția unor istorici navali și existau mai multe studii competente privind aspectul primelor nave arabe. Lucrul cel mai important era faptul că specialiștii considerau că forma vaselor arabe s-a schimbat mult după primele explorări europene conduse de Vasco da Gama în 1498 în Marea Arabiei. Curînd după aceea arabii au început să copieze modelul navelor europene cu pupa dreaptă, în timp ce primele nave arabe aveau extremități identice, putînd înainta în ambele sensuri. Singurul tip de navă arabă oceanică cu extremitățile identice care poate fi văzut frecvent în Golful Arabiei este nava pe care arabii o numesc *boom*. Aceasta se potrivea aproape perfect cu

ceea ce aveam în minte : era un vas de comerț, conceput să fie propulsat cu vele. Forma corpului său părea să se fi schimbat foarte puțin de-a lungul timpului. Exista însă o dificultate — unii istorici ai construcțiilor navale considerau că acest tip de navă *boom* a apărut în secolul al XIX-lea. Cu alte cuvinte este o ambarcație modernă și deci nu corespunde scopului meu. Eram descumpănit. Acest tip *boom* părea să ofere o soluție foarte simplă pentru o navă comercială de cursă lungă astfel încît trebuia să fi avut o lungă istorie. Era o navă simplă, elegantă, încăpătoare, un vas comercial ideal. Dar cum puteam verifica dacă a existat înaintea sosirii europenilor în mările arabe ? Vechile texte arabe cuprindeau cîteva referințe vagi despre ambarcațiile lor, care erau folositoare pentru a stabili dimensiunile, modul de realizare și așa mai departe, dar nu existau informații precise despre forma cocii. Am găsit cîteva desene făcute de artiști arabi ale unor vase arabe vechi. Aceste imagini păreau asemănătoare cu navele de tip *boom* mai mult decît cu alte vase pe care am putut să le identific, dar erau mult prea stilizate și nu-mi puteau fi de mare ajutor. Cine ar fi putut desena un vas arab din perioada pre-europeană ? Și cine are fi putut avea ochiul specializat pentru un asemenea desen ? Era clar că nu putea fi vorba decît de un alt marinar, cineva care văzuse navele arabe înainte de a fi sub influența europeană, iar locul cel mai indicat pentru a cerceta erau arhivele portugheze, căci portughezii au fost primii europeni care au înconjurat Capul Bunei Speranțe și au pătruns în apele arabe. Am consultat primele hărți ale Oceanului Indian făcute de portughezi, și am găsit răspunsul pe care îl căutam : pe spațiul liber de pe o hartă din 1519 a Oceanului Indian era desenată o întreagă flotă. Unele dintre nave erau caravele portu-

gheze, identificate prin crucile creştine de pe vele. Existau însă şi vase cu semilună pe vele... şi cele mai multe dintre aceste erau nave de tipul *boom*.

Aşa că *boomul* era o corabie veche şi reuşisem astfel să fac cu prudenţă un pas mai departe în proiectul meu. Toate micile ambarcaţii arabe desenate pe vechea hartă aveau vela mare triunghiulară, aşa cum e caracteristic chiar pentru un vas arab de azi. Asemenea vele sînt imense. Vergile care susţin velele sînt adesea tot atît de lungi ca şi nava însăşi şi pentru a modifica direcţia navei, schimbînd murele dintr-un bord în altul, este necesar a deplasa întreaga velă cu tot mecanismul ei dintr-o parte a catargului în cealaltă, operaţie care pare periculoasă şi delicată. Cît era de periculoasă această operaţie aveam să ne dăm seama mai tîrziu, echipajul meu şi cu mine.

Dar pînă atunci exista o problemă majoră care se cerea rezolvată : nava mea trebuia construită fără un singur cui. Aceasta era într-adevăr o performanţă. Vechile texte arată, în mod clar, că primele corăbii arabe nu erau încheiate în cuie, scîndurile fiind cusute unele de altele cu sfoară din coajă de nucă de cocos. O asemenea corabie părea prea şubredă pentru a străbate oceanul. Totuşi, toţi vechii autori erau de acord că această metodă extraordinară de construcţie reprezintă trăsătura caracteristică a unei corăbii arabe. Unii au găsit chiar şi explicaţii. Se spunea că o corabie astfel cusută era mai flexibilă, aşa că atunci cînd lovea un recif de corali nu se despica, ci se îndoia, scăpînd teafără. Unul din primii călători susţinea că arabii îşi coseau corăbiile pentru că se temeau că în fundul mării există un mare magnet care făcea să iasă cuiele din cocă cînd vasul trecea peste el. Pentru mine aceasta suna ca o poveste marinărească şi mă întrebam cine păcălea pe cine. Dar Marco Polo însuşi, un

observator eminent, precis şi de încredere, remarcase cocile cusute ale navelor din Marea Arabiei, deşi ele nu l-au impresionat în mod deosebit. Iată ce a scris :

„Corăbiile lor sînt foarte proaste şi multe dintre ele se scufundă pentru că nu sînt încheiate în cuie din fier, ci cusute cu sfoară din coajă de nucă de cocos. Ei înmoaie cojile pînă cînd ajung să aibă consistenţa părului de cal, apoi le transformă în sfoară şi cu aceasta sînt cusute corăbiile... ceea ce face să fie periculos să călătoreşti cu asemenea corăbii. Să mă credeţi pe cuvînt că multe dintre ele se scufundă, pentru că Oceanul Indian este adesea furtunos."

Nici istoricii navali moderni nu sînt mult mai încurajatori. Ei au scris despre vase arabe care în furtuni se sfărîmă în bucăţele, despre oameni scoţînd mereu apa din santine, despre vase naufragiate, răsturnate, şi cum constructorii de vase arabe au renunţat la cusut, pentru că aceste corăbii cusute nu puteau să reziste la şocul produs de tunul de pe punte şi se desfăceau. Era o poveste lungă şi tristă şi chiar dacă nu ţineam seama de prevestiri, cum ar fi putut cineva să se apuce de fapt să coasă împreună scînduri de lemn gros pentru o navă care să traverseze oceanul ? Cum s-ar fi putut aceasta realiza ? Citisem că fibra de nucă de cocos este considerată a fi cea mai slabă dintre toate fibrele naturale şi părea o acţiune temerară să te îmbarci într-o călătorie reprezentînd o cincime din înconjurul pămîntului pe o corabie prinsă cu o sfoară pe care ai fi ezitat să o foloseşti la legatul unui pachet. Mi-am amintit totuşi cum experienţa mea cu barca din piele *Brendan* m-a învăţat să nu resping temeinicia vechilor texte. La urma urmelor şi *Brendan* era tot o barcă cusută. Bucăţile din piele de vită au fost cusute împreună cu sfoară din cînepă. Criticii susţinuseră

că nici sfoara, nici cusăturile nu ar putea să reziste imersiunii în apa mării și totuși *Brendan* a supraviețuit Atlanticului de Nord și ciocnirilor cu ghețarii. Știam astfel că cele mai imposibile și ilogice lucruri descoperite într-un text vechi pot fi adevărate și că oricare afirmație în acest sens trebuie să fie notată, examinată, dacă se poate chiar supusă unei verificări practice. Se putea face deosebirea între o navă care plutește și o navă care se scufundă. Știam de asemenea că dacă cineva cercetează stăruitor, poate descoperi un exemplu modern a ceea ce este la prima vedere o tehnică de construcție navală de altădată. Locul cel mai sigur pentru a căuta urmele unor nave arabe cusute era pe coasta Mării Arabiei.

Așa că m-am dus în sultanatul Omanului, o țară în colțul de sud-est al Peninsulei Arabe, a cărei existență a fost împletită din cele mai îndepărtate timpuri cu marea. Omanul se află la răscrucea căilor maritime ale lumii arabe. Navele în drum spre India, Africa sau Golful Arabiei trebuie să treacă pe lîngă Oman, iar marinarii din Oman sînt vestiți pentru iscusința lor. Navele Omanului au gonit pe portughezi din Oceanul Indian. Cu navele sale Imperiul Oman s-a întins cîndva de pe țărmurile Persiei pînă în insula Zanzibar. Mai important este faptul că Omanul a păstrat vie moștenirea călătoriilor arabe pe mare, căci pînă în 1970 țara a rămas izolată de lumea din afară. Opt ani mai tîrziu nu era totuși ușor să aranjezi o vizită în Oman, de vreme ce sultanatul avea încă o politică foarte strictă în privința vizitatorilor din exterior. Pentru a pătrunde în Oman era necesară o viză specială care se acorda numai celor care aveau un motiv foarte bine întemeiat să vină acolo. Ajutat de ambasadorul Omanului la Londra, am cerut viza și, la sfatul acestuia, am scris ministrului Patrimoniului Național și al Culturii, la Mascat, capitala Omanului, solicitînd sprijinul necesar

pentru a cerceta corăbiile tradiționale. A urmat o inevitabilă întîrziere pînă cînd cererea mea a ajuns de la Londra la Mascat, a trecut de la un minister la altul, s-a întors și în cele din urmă mi-a fost aplicată viza pe pașaport la Londra. Așa că abia cîteva luni mai tîrziu am venit pentru prima oară în țara care avea să-mi devină cămin în următoarele douăsprezece luni și unde călătoria lui Sindbad s-a transformat în mod categoric din vis în realitate.

Chiar din primul moment, cînd am sosit la aeroport, am avut o premoniție încurajatoare. Aeroportul Seeb, aflat în afara Mascatului, strălucea. Se întindea curat, învăluit în tăcere. Totul în jur sclipea : cărucioarele pentru transportul bagajelor așteptînd înșiruite să ducă valizele la avion, pardoseala de marmură a sălii de sosire, ferestrele turnului de control al aeroportului, nasturii uniformelor în stil britanic ale poliției regale din Oman de la biroul de imigrare. Pretutindeni domneau calmul, ordinea și un înalt grad de eleganță. Este drept că sergentul de la biroul de imigrare care mi-a examinat viza arăta puțin cam ciudat cu urechile perforate sub banda în pătrățele albe și negre a chipiului său imaculat, dar uniforma lui bine călcată ar fi constituit mîndria oricărui polițist. După ce mi-am luat bagajele, m-am suit într-un taxi și m-am dus la cel mai ieftin hotel din Mascat. Nu a fost greu de găsit, căci în ghidul meu nu erau trecute decît cinci hoteluri în întreg sultanatul. În următoarele zece zile m-am aflat într-o curioasă stare de abandonare. Din politețe am telefonat la Ministerul Patrimoniului și al Culturii, să le spun că am sosit și să le mulțumesc că au fost de acord cu vizita mea. Dar cum atunci nu vorbeam încă araba nu am reușit să mă fac înțeles. Am bănuit de altfel că cererea mea de viză fiind veche, fișa ajunsese probabil la fundul dosarului, așa că am fost lăsat de capul meu și,

mulțumit, am bătut plajele Omanului căutînd corăbii tradiționale arabe.

Peisajul era spectaculos. Cît cuprindea ochiul, la malul mării se înălțau stînci impresionante care ar fi încîntat pe orice geolog. Uneori mineralele din structura acestor stînci le dădeau un colorit deosebit — mov închis, cenușiu, verde ca măslina. Verdele palmierilor din grădini contrasta cu auriul gresiei și a calcarului de-a lungul pîrîiașelor mărginite de bolovani. Casele satelor, de un galben deschis, acoperite cu un strat de lut uscat, erau construite cu atîta ingeniozitate la poalele dealurilor încît ai fi zis că sînt niște colonii de coral atîrnate de stînci prin legături viabile. La fiecare punct strategic satele și trecătorile erau păzite de fortărețe crenelate și turnuri de observație. Pe ziduri sau în piața satului fîlfîia drapelul roșu, alb și verde al sultanatului. Parcă întreaga țară ar fi așteptat o procesiune medievală.

Pe plaja de nisip care se întindea pe kilometri întregi la nord-vest de Mascat am găsit un tip de barcă care părea să nu se fi schimbat de două mii de ani. Se numea *shasha* și era făcută din nervurile principale ale frunzelor de curmal. Aceste frunze erau tăiate într-un anumit anotimp, curățate, apoi uscate și legate la amîndouă capetele cu o sfoară, formînd o legătură ca un fel de cadă mică. În această ambarcație jumătate plută, jumătate barcă stă un singur pescar. Acesta vîslește spre larg ca să-și pună năvoadele sau cursele pentru prins pește pînă cînd frunzele de palmier devin prea încărcate cu apă și grele și atunci trebuie să se întoarcă la țărm, să-și tragă luntrea mică pe plajă și să o lase acolo să se usuce. Spre marea mea surprindere am dat peste un bătrîn care tocmai făcea o nouă *shasha*. El curăța frunzele de palmier cu un cuțit curbat, împletindu-le pentru a realiza cadrul și făcînd apoi un laț pentru părțile laterale ale acestei curioase coci.

Am aflat mai tîrziu că bătrînul era unul din cei mai buni constructori de *shasha* și la el veneau pescari de pretutindeni să-și comande o asemenea luntre. Despre reputația sa mi-a vorbit după mai bine de un an nepotul lui, pe cînd eram la jumătatea drumului în Oceanul Indian. Acest nepot își părăsise plaja liniștită ca să devină un membru al echipajului meu pentru a naviga întregul drum spre China.

Tot pe această plajă am descoperit și o corabie arabă cusută, prima de acest fel pe care o vedeam. Era o epavă răsturnată pe o parte. Scîndurile care formau coca, stînd de mult timp în bătaia soarelui, ajunseseră albe cenușii, iar cusăturile erau căscate. Dar și acum era încă o ambarcație care arăta extraordinar. Cu o lungime de aproape 9 metri, avea forma unui pumnal. Coca goală, lungă și subțire, cu pescaj mic, se termina cu o prova ascuțită, ca pintenul unei străvechi galere. Pupa era ridicată în sus, la vreo 3 metri de la bază în forma unei curbe flamboaiante. Examinînd-o îndeaproape, am constatat că pupa și prova, ca și puntea de sus, erau cusute. Corabia fiind foarte veche, cusăturile fuseseră de multe ori refăcute, firelor originale din nucă de cocos li se adăugaseră metri întregi de sfoară de undiță, fire vechi de nailon, chiar și sîrme electrice. Era o corabie numită *bedan*, una din acele ambarcații de coastă folosite altădată pentru pescuit și transport de-a lungul țărmului Omanului. Azi aceste corăbii arareori mai sînt utilizate, pentru că au nevoie de un echipaj de 10—12 oameni pentru a le vîsli. Totuși aveam să găsesc coci de *bedan* în fiecare sat pescăresc și să dau peste același model de cusătură, aceleași noduri și aceleași împreunări și la alte tipuri de bărci, nu numai în Oman, dar și de cealaltă parte a Mării Arabiei, pe coasta Malabar a Indiei.

Pe aceeași porțiune de coastă se află și orașul Sohar. Acolo am găsit chiar o încîntătoare urmă a lui Sindbad

Marinarul. Pe vremea marilor călătorii ale arabilor, Sohar se număra printre porturile principale ale lumii arabe. Istakhri, geograful arab din secolul al X-lea, afirmase că era „orașul cel mai populat, cel mai bogat din Oman și nu poți găsi pe coasta Mării Persiei și nici în întreaga lume a Islamului un oraș cu mai multe clădiri frumoase și mărfuri străine decît Sohar". El arăta că orașul era sălașul multor negustori care făceau comerț cu alte țări, în timp ce contemporanul său Al-Muqaddasi descria Sohar-ul ca fiind „calea de acces spre China, depozitul Estului". Așa că părea cu atît mai curios să descoperi că lui Sindbad Marinarul îi mergea vestea ca fiind din Sohar. Era una din acele afirmații pe care nu este posibil să le verifici. Nu există nici o dovadă scrisă în sprijinul ei, ci doar aserțiunea că Sindbad Omul Mării era de origine din Sohar.

Așa după cum arată textele, Sindbad era fiul unui negustor bogat. După moartea tatălui său, Sindbad a risipit nebunește toată moștenirea primită, ducînd o viață de chefuri împreună cu prietenii lui. Cînd întreaga avere s-a topit, și-a vîndut ultimele lucruri care îi mai rămăseseră și s-a apucat de comerț, pornind pe mări ca un negustor cutezător. În *O mie și una de nopți* se spune că Sindbad a trăit și a făcut comerț la Bagdad, pe atunci metropola lumii arabe și capitala califului Harun Al Rașid. Dar califul însuși era o figură strălucitoare de dimensiuni semi-mitice, încît se ajunsese ca povestitorii de mai tîrziu să atribuie domniei lui Harun Al Rașid toate marile întîmplări și minuni, incluzînd evident și isprăvile lui Sindbad Marinarul. De aceea mi s-a părut foarte curios ca Sindbad să fie asociat în Oman cu Sohar de către oameni care habar nu aveau de coincidența că acest oraș ajunsese o comunitate arabă negustorească de primă importanță tocmai atunci cînd poveștile despre Sindbad au fost

probabil adunate. Să fi însemnat oare aceasta că Sindbad Marinarul a fost un negustor din Sohar ale cărui fapte cutezătoare şi reşedinţă au fost mutate cu un secol în urmă în capitala semi-legendarului Harun Al Raşid ? Sau Sindbad era un locuitor din Sohar care s-a dus să trăiască la Bagdad ?

Răspunsul se poate afla de fapt în procesul de făurire a miturilor, în felul în care însăşi figura lui Sindbad a fost modelată de către povestitori. Probabil că Sindbad întruchipa mai multe persoane. Este foarte posibil să fi existat un negustor arab cunoscut despre care circulau poveşti de călătorie. Treptat, treptat, călătoriile şi faptele cutezătoare ale altora i-au fost atribuite tot acestuia şi astfel a căpătat contur figura eroului. Aceasta este dezvoltarea normală a ciclului unei poveşti. Sînt luate faptele unei persoane reale, apoi exagerate, înfrumuseţate şi completate cu isprăvile altora, pînă cînd toate sînt prezentate ca o poveste continuă. Aşa au fost create călătoria lui Ulise şi parcursul maritim al lui Brendan. Este foarte probabil că acelaşi procedeu a dus la făurirea voiajurilor lui Sindbad al Mării, la care s-au mai adăugat experienţele negustorilor din Sohar care făceau comerţ prin ţări străine.

Acele prime zile cînd am tot bătut plajele din nordul Omanului au produs un efect ciudat asupra mea. Mi se părea că oscilez în timp între secolul XX şi cu cîteva sute de ani în urmă, în Evul Mediu. Motivul acestei senzaţii atît de ciudate era faptul că ţara însăşi oscila între trecut şi prezent. Cu vreo opt ani în urmă, sultanatul fusese una din ţările cele mai arhaice şi izolate din lume. Omanul a fost condus timp de 38 de ani de un sultan aspru, conservator, care nu vedea nici un merit în invenţiile moderne. El s-a dovedit a fi un conducător autocrat şi în mod deliberat a rupt ţara de lumea din afară. În sate,

locuitorii habar nu aveau despre electricitate, automobile sau lumea de dincolo de triburile lor. Chiar şi în capitală se trăia ca în timpurile biblice. Dacă cineva ar fi încercat să pătrundă în oraş după asfinţit, găsea poarta principală încuiată pentru noapte, din ordinul sultanului. Cine se afla în interiorul zidurilor cetăţii, dacă ar fi umblat prin oraş după ce se lăsa înserarea, trebuia să fie întovărăşit de o escortă cu o lanternă care lumina chipul călătorului.

Acest somn istoric a durat pînă în 1970, cînd a venit la tron un sultan nou şi tînăr. Sultanul Qabus era dinamic, educat în străinătate ; el a decretat că sosise timpul ca ţara să se modernizeze. Următorii cîţiva ani au fost surprinzători. Cu fonduri din descoperiri relativ modeste de rezerve de petrol s-au construit şosele superbe prin munţi şi spitale în fiecare oraş. S-a instituit un sistem de educaţie începînd cu şcolile primare, pentru toţi, deoarece întreaga populaţie era analfabetă. În timpul bătrînului sultan existau trei şcoli, două oficii de poştă şi douăsprezece paturi de spital pentru o populaţie estimată în mod variat între 750.000 şi 1.500.000, căci de fapt nimeni nu ştia numărul exact, pentru că niciodată nu se făcuse vreun recensămînt. Opt ani mai tîrziu numărul şcolilor şi al paturilor de spital crescuse de o sută de ori şi se înfiinţase şi o staţie terestră pentru legături de radio şi televiziune prin satelit. Contrastele între vechi şi nou erau adesea surprinzătoare. De-a lungul unui drum prin Oman puteai vedea un şir de cămile străbătînd o vale secată, fiecare animal fiind încărcat cu povara de lemne, mînate de un membru al vreunui trib, cu o privire sălbatică, care mergea înainte, cu paşi mari, cu o puşcă în mînă ; dintr-o dată spectacolul putea fi acoperit de un convoi masiv de camioane de patruzeci de tone cărînd pe şosea traverse de beton către un loc unde prindea

viaţă un nou proiect de construcţie. Sau puteai admira splendoarea unui vechi fort oman cu uşi din lemn imense, duble, ferecate, în timp ce prin ambrazuri soarele trimitea fîşii de lumină ca într-un film, iar mai apoi văzduhul învăluit în tăcere să fie străbătut de zgomotul motoarelor cu reacţie ale avioanelor de război aparţinînd aviaţiei sultanului, care apăreau deasupra palmierilor şi se ridicau cu iuţeală în înaltul cerului, oferind observatorului imaginea armoriilor regale pictate pe fuselaj.

Mi-am dat seama că exista în Oman o anumită stare de mişcare tumultoasă. Întreaga ţară vibra cu încredere şi vigoare. Avea aspectul unui loc unde viaţa părea că nu se aşezase încă într-un făgaş cu un ritm obişnuit. Mai presus de orice era un loc plin de eleganţă. Locuitorilor Omanului le plăcea eleganţa şi parada. Fie că era vorba de eşarfele de un roşu strălucitor ale uniformelor soldaţilor sultanului, sau de arcurile de triumf ridicate de-a curmezişul drumurilor pentru a sărbători ziua naţională, toate aveau în ele ceva teatral ; ceea ce le plăcea omanilor era în primul rînd să producă efect. În costumele lor naţionale erau într-adevăr magnifici : *dishdasha*, o robă din bumbac de un alb imaculat, era purtată cu un turban colorat legat în nenumărate feluri şi un cordon din argint gros, lucrat în filigran, de care atîrna pumnalul în argint *khanja*. La acestea se mai adăuga uneori, pentru a completa ansamblul şi o pelerină învolburată cu franjuri aurii din cea mai fină lînă.

M-am dus să arunc o privire şi în portul Sur, lîngă capul Ras al Hadd, extremitatea estică a Peninsulei Arabe. Aici, în cele mai îndepărtate timpuri, a fost construită şi menţinută o flotă de vase comerciale din lemn care plecau în Golful Arabiei, spre est către porturile Indiei, iar în sud către Zanzibar. Mai mult de o sută de nave stăteau ancorate lîngă bancul de nisip din Sur, aşteptînd ca

musonul să-şi schimbe direcţia şi să aducă un nou anotimp bun pentru comerţ. Corăbiile şi marinarii din Sur erau vestiţi pînă la Kuwait, Bombay şi Dar es Salaam. În oraşele din oazele situate în regiunea nisipurilor de la Wahiba, care se întinde în spatele oraşului Sur, încă se mai află case impunătoare construite de familii îmbogăţite din comerţul cu condimente cu Africa de Est sau ale căror corăbii aduceau regulat cherestea şi mirodenii de pe coasta Malabar din India. Departe, în satele de la munte, se găseau oameni care vorbeau nu numai araba ci şi swahili, limba din Africa de Est, unde corăbiile din Sur întreprindeau regulat călătorii anuale. Apoi totul s-a schimbat. Schimbările politice din Africa de Est au dus la închiderea porturilor din Tanzania pentru corăbiile arabe. Prosperitatea creată de petrol a făcut ca cei din Oman să nu mai fie obligaţi să facă faţă greutăţilor vieţii pe mare pentru a-şi asigura existenţa şi curînd după aceea guvernul din India a impus taxe prohibitive şi controale severe pentru export, încît nu mai merita să se navigheze pînă la Bombay pentru a face negoţ. În mai puţin de o decadă întreaga flotă comercială din Sur a dispărut, vîndută sau scufundată şi nu a mai fost niciodată înlocuită. Oraşul a rămas într-o stare de lîncezeală.

O vizită la Sur reprezenta aşadar o experienţă destul de neconcludentă. Pe malurile strîmtorii care leagă laguna de la Sur cu marea, unde altădată se construiau zeci de corăbii comerciale, am văzut că erau în lucru doar vreo zece bărci mici pescăreşti. Constructorii de nave din Sur mai foloseau încă şi acum instrumentele lor tradiţionale — tesla, ferăstrăul şi burghiul — şi îşi construiau navele după ochi, fără a mai consulta nici un plan al vreunui arhitect naval. Activitatea lor de acum nu era decît o palidă umbră a gloriei construcţiei de nave

din Sur-ul de altădată, pe cînd meşterii făureau marile *baghlahuri*, vase de comerţ din lemn care puteau încărca pînă la patru sute de tone, tot atît de impunătoare şi de masive ca şi galioanele spaniole. Mai putea fi văzută la Sur o ultimă navă de tip *ghanja*, foarte asemănătoare cu o *baghlahă*, proptită pe picioare de lemn în apa puţin adîncă a lagunei. Fusese aşezată acolo de către fiul unei familii prospere de negustori, ca un monument în memoria tatălui său. Era o navă într-adevăr minunată, de la prova împodobită cu un cap de pasăre, de-a lungul punţii imense, pînă la pupa sculptată cu grijă în formă de castel. Dar nava nu avea să mai pornească pe mări niciodată. Scîndurile erau despicate. La fiecare flux apa se ridica şi se lăsa în cală. Aceeaşi privelişte tristă, dezolantă, putea fi văzută pe întreaga coastă, un adevărat cimitir de vase abandonate asemenea unor pagini desprinse dintr-o carte cu poze a navelor arabe. Arabii nu folosesc cuvîntul *dhow* — deşi este un termen potrivit, fiind poate de origine din Africa de Est — pentru a descrie vasele arabe în general, ci se referă la fiecare navă după desenul şi forma ei speciale. Ici era o *sambukă* avariată, care odinioară naviga spre Bombay, colo o *kotia* indiană în care mişunau crabii, epavă a unei nave cu prova turtită, o ciudată corabie rapidă despre care cineva mi-a spus că fusese folosită altădată pentru trafic de arme de la Yemen şi apoi părăsită la Sur. Bîtlanii se cocoţau pe lemnul putred, privind mai bine de acolo apa puţin adîncă. Dispăruse pînă şi vechea vamă. Clădirea în care locuia sultanul cînd venea la Sur rămăsese acum pustie. Uşa mare dublă de la intrare era pe jumătate acoperită de o dună, iar vîntul aduna din ce în ce mai mult nisip în jurul pereţilor exteriori.

Am plecat cu micul vaporaş de lîngă vama părăsită peste apa strălucitoare albastră pînă la Al Aija, orăşelul

de pe partea cealaltă a golfului, la vreo 90 m. O mică moschee spoită, frumoasă în simplitatea ei, se ridica în fața debarcaderului, o plajă asemenea unei semilune mărginea golful, unde odinioară se afla adăpostită flota din Al Aija. Aici era în lucru o singură ambarcație, o *sambukă*. Lucrul mergea bine, după toate regulile, dar nu existau decît trei lucrători. Doi de fapt erau niște ajutoare, al treilea se vedea că era meșterul. Avea o înfățișare minunată, evident cu mult sînge african în vine, și mă salută cu un surîs încîntător. Vorbea cu tovarășii lui swahili. L-am urmărit fascinat mai bine de o oră cum lucra, nebănuind pe atunci că familia lui de constructori de nave avea să-mi asigure un membru al echipajului, pe cel mai tînăr.

Cu o zi înainte de plecarea mea din Oman am primit un mesaj din partea ministrului Patrimoniului Național și al Culturii. Ministrul în persoană mă întreba dacă aș vrea să țin o conferință în fața cîtorva invitați despre Expediția Brendan. Mi-am închipuit că probabil unul dintre consilierii săi i-a povestit despre călătoria mea pe urmele lui Brendan. Din fericire aveam cu mine o copie a filmului expediției, pe care plănuiam să-l prezint la Londra în drumul meu înapoi în Irlanda. Ministrul, un membru al familiei conducătoare a Omanului, a sosit prompt împreună cu prietenii săi, s-a așezat în primul rînd, așteptînd cu răbdare. Mă gîndeam că situația era cam bizară : iată-mă pe punctul de a descrie o călătorie de cercetare pe urmele unui sfînt irlandez, într-o barcă de piele, pe apele unei mări de gheață, unui auditoriu format din musulmani purtînd *dishdashauri*, turbane și pumnale. Pe ecran urmau să apară scene filmate între ghețarii din Groenlanda, în timp ce aici în Oman era o temperatură de 40°. Cei prezenți au ascultat cu interes și cînd expunerea mea s-a terminat, fiecare a ieșit din ca-

meră, lăsîndu-mă să meditez asupra întorsăturilor ne așteptate pe care le poate lua viața.

Dimineața următoare era ultima pe care o mai petreceam în Oman. Cînd m-am dus să-mi plătesc nota la hotel, funcționarul mi-a spus că fusese achitată de către ministru și că eram rugat să mă duc să-l văd. M-am îndreptat spre biroul lui. Acolo mi-a pus tot felul de întrebări amănunțite asupra cercetărilor și a proiectului meu privind călătoria pe urmele lui Sindbad. Mai apoi mi-a mulțumit pentru conferință și mi-a oferit o veche sabie splendidă din Oman. Gestul său m-a emoționat foarte mult. Cu o intuiție specifică, ministrul ghicise darul pe care l-aș fi apreciat în mod deosebit. Seara, cu sabia în valiză și cu o scrisoare din partea sa prin care mă autoriza să o scot din țară, eram în drum spre casă, în Irlanda.

Sosisem de două săptămîni în Irlanda, cînd iată că în aceeași zi am primit două telegrame. Amîndouă erau din partea ministrului din Mascat și întîrziaseră datorită ciudățeniilor sistemului poștal irlandez. Amîndouă telegramele aveau același conținut. Sultanul aprobase proiectul meu și eram rugat să mă întorc în Oman pentru a-l discuta. Douăzeci și patru de ore mai tîrziu mă aflam în biroul alteței sale Sayyid Faisal, ministrul Patrimoniului Național și al Culturii.

— Sînt bucuros să vă pot spune că am vorbit Majestății Sale despre proiectul dumneavoastră, iar Majestatea sa l-a aprobat, începu ministrul, Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii va sprijini acest proiect.

Nu știam ce însemna a sprijini sau ce implica, așa că am tăcut. Ministrul a continuat :

— Dorim ca acest proiect să aparțină Omanului, iar nava să fie din Oman și să navigheze sub pavilionul Omanului. Țara noastră are o lungă și vestită istorie ca popor

de marinari. De fapt a fost primul stat arab care a trimis o navă în SUA, asta se întîmpla în 1840. La anul vom sărbători a zecea noastră zi națională, iar nava trebuie să fie gata pînă atunci.

— Cînd este ziua națională ? am întrebat.

— Sărbătorile vor dura o săptămînă și încep la 18 noiembrie.

Am făcut un rapid calcul mintal. Aveam numai 15 luni pentru a găsi materialul necesar, sarcină care știam că putea să fie extraordinar de dificilă, a construi vasul, a selecționa echipajul și a efectua încercările necesare pe mare. Era într-adevăr un program foarte strîns.

— Alteță, i-am răspuns, cred că voi reuși să am nava gata pînă atunci, dacă nu apar piedici importante. Noiembrie ar fi un timp bun pentru a începe călătoria, căci atunci vînturile sînt favorabile.

— Prea bine, spuneți-mi de ce veți avea nevoie și vom face tot ce vom putea ca să vă ajutăm.

Probabil că păream încă destul de perplex, căci nu aveam idee ce fel de ajutor intenționa ministrul să-mi dea cu aprobarea sultanului Qabus pentru Expediția Sindbad. Sayyid Faisal desigur că și-a dat seama de uimirea mea, pentru că a repetat oferta că această călătorie avea să fie sprijinită de minister. Totuși rămăsesem confuz și lucrurile nu-mi erau limpezi. Cu cît încerca să-mi explice mai mult, cu atît eram mai nelămurit. Întrevederea noastră părea că ajunge la un punct stînjenitor.

— Vreți o scrisoare privind aranjamentul ? a sugerat în fine ministrul.

„Orice", m-am gîndit, „numai să fiu lămurit".

— Da, vă rog, Alteță.

A deschis sertarul biroului, a ales o foaie de hîrtie cu en-tête-ul său ministerial și mi-a întins foaia goală peste birou.

— Poate ați vrea să concepeți scrisoarea pe care să o semnez apoi, spuse el.

Dintr-o dată m-am luminat. Cu sprijinul sultanului Qabus, Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii se oferea să-mi plătească întreg costul călătoriei. Generozitatea era într-adevăr uluitoare. Nu cerusem acest ajutor, mi se oferise, pentru că istoria navigației Omanului era foarte dragă poporului său. Ministrul îmi acorda încrederea să construiesc o corabie pentru națiunea sa și apoi să navighez cu ea pînă la capătul cel mai îndepărtat al Asiei. O asemenea încredere și generozitate erau mai mult decît aș fi visat. Se părea că lumea *Nopților arabe* continua să existe.

II

PE COASTA MALABAR

Materialul lemnos necesar construirii vaselor din Oman este adus de la o depărtare de aproape 1 300 mile, de pe coasta Malabar, din India. Acest comerț se practică din timpuri foarte îndepărtate, pentru că Omanul nu dispune de copaci destul de mari din care s-ar putea obține o cherestea de primă calitate pentru construcția navelor. Așa că am pornit spre Malabar în căutarea unor copaci neobișnuit de mari necesari realizării unei nave replică. În următoarele șase luni aveam să întreprind vreo șase călătorii spre India pentru a găsi și achiziționa materialele care-mi trebuiau. În acel timp am văzut o parte a Indiei care avea foarte puțin în comun cu secolul al XX-lea, unde mizeria se împreuna cu frumusețea, meșteșugul măiestrit cu șmecheria.

Am pornit la drum spre India cu trei tovarăși plini de pitoresc puși la dispoziția mea de Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii din Oman. În primul rînd era Said al Hatimy, o persoană veselă, caldă, cu o statură masivă, cu un turban alb strălucitor și o splendidă barbă proeminentă care atesta situația sa de om învățat și religios. Dată fiind educația sa, era adesea numit cu titlul onorific de șeic și, cum fusese profesor în Zanzibar, vorbea o engleză impecabilă cu accent de Oxford, cu o voce de bas profund. El avea să fie interpretul meu și să reprezinte ministerul. Venea apoi Hoodaid, un maistru constructor de vase din Sur, care avea sarcina să ne sfătu-

iască asupra calității lemnului pe care l-am fi putut găsi. Era un bărbat înalt, amabil, cu un dinte strălucitor de aur care se vedea bine cînd zîmbea și cu preferință pentru *dishdashauri* bej. Nu știa nici un cuvînt englezesc și nu era niciodată sigur dacă piosul Said al Hatimy era de acord cu fumatul lui. Așa că Hoodaid se retrăgea mereu prin colțuri mai dosnice pentru a fuma, aruncîndu-mi un surîs sfios cînd dădeam cu ochii de el. Cel de al patrulea membru al echipei noastre era cel mai surprinzător. Era furnizorul de alimente al palatului din Mascat și se numea Dharamsey Nensey. Era un bărbat foarte vioi de cel puțin 70 de ani, care fusese desemnat contabilul acțiunii. Dharamsey era indian, *banyan*, adică negustor foarte respectat, la origine din Gujerat. Trăise timp de 46 de ani în Mascat, în apropierea palatului. La început prăvălia sa aproviziona palatul cu articole de băcănie, dar pe măsură ce puterea sultanului a crescut, a crescut și rolul lui Dharamsey. Putea fi chemat oricînd pentru a procura orice, începînd cu un Rolls Royce pînă la un pumn de fisticuri și avea o mică armată de funcționari indieni care îi țineau socotelile în registre, într-un birou în spatele palatului. În timp ce el era în India, puteau să se ocupe de întreprindere cei trei fii ai săi, așa că atunci cînd ministrul i-a încredințat problemele financiare ale proiectului meu, Dharamsey a hotărît că el însuși va trebui să însoțească expediția pentru cumpărarea lemnului. Îmbrăcat într-o cămașă lungă, albă, cu picioarele subțiri care îi ieșeau din pînza din jurul șalelor, Dharamsey era un încîntător tovarăș de drum. Mă înțelegeam cu el într-un ciudat amestec de arabă, engleză și hindustani, iar ochii lui vii nu scăpau nimic. La capătul unei zile în care călătorisem optsprezece ore era vioi și alert, sărind de colo-colo ca o veveriță, în timp ce strîngea în mînă o sacoșă care părea magică. Făcută din bumbac alb, puțin mai

mare decît un plic oficial, sacoşa nu era murdară niciodată şi Dharamsey nu o lăsa niciodată din mînă. De acolo, printr-o anumită prestidigitaţie, scotea tot ceea ce era necesar — bilete, agendă, orice sumă sau fel de valută care s-ar fi cerut, întotdeauna în numerar. Sacoşa de bumbac a lui Dharamsey părea fără fund şi conţinutul ei nu înceta să mă uimească mereu.

În călătoria noastră în susul şi în josul coastei Malabar, apăream pentru indieni ca un grup total de neînţeles. Cînd ne opream pe la vreun restaurant să luăm masa, întregul personal rămînea complet descumpănit. Îşi dădeau imediat seama după comportare şi îmbrăcăminte că Dharamsey era vegetarian convins, aşa că ştiau că acesta îşi va păstra obiceiurile de alimentaţie. Mai ştiau că cei doi arabi cu turbane nu consumau carne de porc şi mîncau cu degetele, în timp ce eu, european fiind, mă aşteptam să am o furculiţă şi un cuţit. Reacţia obişnuită, de cum intram într-un restaurant, era să ne aşeze la mese separate, dar noi stăruiam să fim împreună, ceea ce făcea să atragem priviri uimite pe cînd mîncam mulţumiţi la aceeaşi masă, fiecare după obiceiul lui. Am străbătut coasta Malabar în sus şi în jos pe drumuri pline de hîrtoape, de la un port la altul, într-o serie de rable de taxiuri, hodorogite şi pufăind. Vehiculele se defectau adesea, ploaia adusă de muson cădea în perdele şi noi stăteam incomod, îngrămădiţi unul în altul, uzi. Pe scurt, căutarea materialului lemnos ar fi fost foarte neplăcută, dar tovarăşii mei de drum au transformat-o într-o aventură fascinantă. De trei ori pe zi ne opream pentru ca Said să-şi spună rugăciunile şi de cel puţin vreo două ori mai mult decît atît vizitam bazarurile, cînd cei doi din Oman se cufundau în diferite prăvălioare de pe străzi dosnice şi se tîrguiau pentru tot felul de fleacuri şi curiozităţi. Parfumul era la mare cerere şi mă deprinsesem să

tot intru prin parfumerii, să mi se ridice mîneca și să fiu tamponat pe braț cu apă de roze și alte esențe pentru încercare. Îmi plăcea în special să privesc strălucirea din ochii vînzătorului care se gîndea cu anticipare că are de a face cu doi arabi bogați, dar acea licărire se stingea de îndată ce apărea Dharamsey vesel și plin de viață, cu punga albă în mînă și ochii căprui, ageri și dibaci, calculînd profitul la sută la fiecare obiect.

Centrul activității noastre a fost Calicut, portul care a dat numele stambei — *calico*. Cînd Vasco da Gama, conducînd prima flotă comercială europeană care a pătruns vreodată în Oceanul Indian, a ajuns la Calicut, în 1498, negustorii arabi făceau comerț aici de cel puțin șapte sute de ani. Și azi cîteva vase arabe continuă să aducă mărfuri la Calicut, în special mirodenii și lemn. Mai înainte o întreagă comunitate de indieni trăia din ceea ce ciugulea din comerțul arabilor ; aceștia erau constructori de nave, cămătari, frînghieri, o colonie de musulmani indieni, ale căror femei adesea se căsătoreau cu marinari arabi care veneau acolo. Acest din urmă contact nu dispăruse total, căci pe măsură ce ne apropiam de Calicut, Hoodaid, care fusese și el marinar, începuse în mod evident să se ferească. L-am întrebat pe șeic Said ce se petrece cu Hoodaid și acesta a chicotit.

— O, da, spuse el, se teme să nu fie recunoscut. Are și acum o soție la Calicut, de pe vremea cînd era marinar. Nu s-a mai întors la ea de mult timp și nu i-a trimis nici un ban. După legea musulmană este obligat să aibă grijă de ea. Dacă familia ei descoperă că a venit, îl silește să plătească pentru tot timpul cît a lipsit.

Hoodaid a făcut, așa cum s-a văzut, ceea ce trebuia. În seara cînd am sosit la Calicut s-a dus să-și caute soția și i-a plătit liniștit toate restanțele. A reapărut în dimineața următoare, ușurat, dar fără îndoială și mai sărac.

Comunitatea comercianților din Calicut care se îngrijește de nevoile negustorilor arabi s-a redus la două case, familiile Baramy și Koya. Acestea ocupă imobile aproape identice situate în mod strategic pe plajă, dînd spre locul unde ancorează vasele. Fiecare casă este un bungalov spațios, în spatele căruia există o curte cu diferite șoproane unde se găsesc tot felul de lăzi și cutii, cuie pentru nave, colaci de frînghie, cutii de conserve, lăzi și ambalaje misterioase și tot felul de ancore artizanale. Centrul vieții de aici este veranda lungă și elegantă. La toate orele din zi, dar în special la vremea rugăciunilor de la asfințit, pot fi întîlniți ici și colo negustori arabi relaxîndu-se pe bănci și scaune împletite din trestie, sorbind ceai sau cafea, îndreptîndu-și privirile spre radă, acolo unde valurile Mării Arabiei se izbesc și mugesc pe plajă. Cîte un cerșetor se apropie cu timiditate de gard, cerînd de pomană în numele lui Allah. Șeful fiecăreia din aceste case de comerț, Baramy sau Koya, este o persoană cu o poziție respectabilă în comunitatea din Calicut. Acesta controlează de fapt toate contractele dintre arabi și furnizorii de material lemnos, mirodenii și diferite alte bunuri. Abdul Kader Baramy, pe care ne-am dus să-l vedem, ne-a apărut ca un om de afaceri internațional, mereu hărțuit de treburi. Avea șapte frați, un semn sigur al favoarei lui Allah, dar, conform tradiției unei asemenea întreprinderi, nimic nu putea fi făcut fără consimțămîntul său. Frații lui, îmbrăcați la fel în veșminte albe elegante, erau plasați strategic. Unul conducea șantierul naval Baramy, la vreo zece mile mai jos pe coastă, la Beypore, unde construiau pentru arabi *dhowuri* moderne cu motor. Un altul călătorea regulat spre golf pentru a vizita clienți arabi. Un al treilea putea fi trimis pentru a negocia cu funcționarii civili din Delhi. Ceilalți erau ținuți la îndemînă, învîrtindu-se de colo-colo, gata oricînd să facă vreo cursă.

Abdul Kader ştia tot atît de mult despre comerţul de cherestea şi construcţia de nave, ca oricare locuitor de pe coasta Malabar. El se dovedi foarte pesimist în privinţa şanselor noastre. Era extrem de anevoios să găsim trunchiurile de lemn de tek de mari dimensiuni pe care le căutam şi imposibil să le procurăm în timpul scurt de care dispuneam. Mai mult încă, guvernul indian interzisese exportul lemnului de tek. Abdul Kader ne-a arătat o notă a guvernului unde erau trecute o seamă de esenţe tari de lemn printre care şi tekul, care nu puteau fi scoase din ţară sub formă de lemn neprelucrat. În ceea ce priveşte ideea de a construi o corabie din lemn cusută, auzise şi el despre asemenea nave, dar nu putea fi vorba să se execute aşa ceva acum, în zilele noastre. Oamenii care se pricepeau să lucreze astfel nu mai existau azi. Abdul Kader ne sfătui să renunţăm la ideea unei corăbii cusute construită în Oman. Ar fi putut să ne construiască un vas bătut în cuie în timp de un an, în India. Evident, eram liberi să căutăm lemnul pe care-l doream, dar nu avea speranţe pentru noi.

Eram, bineînţeles, dezamăgit, dar nu definitiv. Cu un an în urmă, pe cînd mă aflam într-o călătorie în India pentru a studia navele tradiţionale indiene, am ajuns într-un golfuleţ la nord de Mangalore, în statul Karnataka. Era un loc trist, izolat, un cimitir pentru navele care fuseseră trase la edec pe nămol. Ceea ce a dat valoare vizitei mele a fost faptul că trei din acele corăbii fuseseră încheiate prin cusături, exact aşa cum văzusem bărcile din Oman. Nu erau făcute din tek, ci dintr-un lemn numit *aini*. Am căutat să-i aflu caracteristicile. *Aini* este un copac din familia arborelui de pîine, iar lemnul poate fi folosit în construcţii de case, la uşi, cadrele ferestrelor, precum şi pentru nave. Din punct de vedere tehnic este practic identic cu lemnul de tek, avînd aproape aceeaşi

rezistență, densitate și greutate, ajunge la dimensiuni mari și se lucrează ușor, dar prezintă un inconvenient major — are tendința să se desfacă dacă se bat în lemn cuie. Dar bineînțeles că nu aveam nici o intenție să închei părțile din corabia mea prin cuie, căci construiam o navă cusută, și din acest motiv am înțeles acum de ce navele indiene cusute erau adesea construite din *aini*. Am aflat de asemenea, din întîmplare, că acest lemn conține în fibrele sale, în mare proporție, substanțe calcaroase, ceea ce face ca scîndurile să fie greu de vopsit, deoarece calcarul distruge vopseaua ; totodată calcarul ar putea totuși ajuta ca lemnul să fie rezistent la atacul viermilor teredo, care găuresc lemnul vaselor. Constructorii de nave indieni mi-au spus că *aini* rezistă la apă mai bine chiar decît lemnul de tek. Pentru ca să fie și mai atrăgător, ca preț era pe jumătate cît tekul cel mai bun. Dar factorul decisiv care m-a făcut să aleg *aini* pentru nava replică a fost faptul că guvernul indian îl omisese de pe lista exporturilor. Abdul Kader Baramy a examinat cu atenție întreaga listă a lemnului interzis la export. Lista cuprindea aproape toate esențele tari de lemn, dar dintr-o scăpare sau poate pentru că era un lemn mai puțin important, autoritățile indiene au omis să interzică exportul de *aini*.

Încurajați, tovarășii mei și cu mine am reușit să găsim materialul lemnos de care aveam nevoie pe dealurile din spatele localității Cochin, unde negustorii indieni doborau copaci semeți pentru cherestea. Sosirea noastră pe deal a provocat senzație. Pe de o parte negustorii de cherestea se gîndeau cu bucurie că vor trage profituri mari de la clienții arabi, dar pe de altă parte erau total nedeprinși ca aceștia să vină pe dealuri, să cutreiere pădurea, să măsoare copacii, să lovească buștenii cu ciocanul, căutînd să detecteze prin reverberația sunetelor de-

fecte ascunse, și să stea de vorbă cu pădurarii. Hoodaid, Said și Dharamsey au trebuit să se întoarcă la Oman, dar eu am rămas în continuare să cutreier pădurile, hotărît fiind să găsesc cei mai buni bușteni pentru nava mea și totodată să învăț șiretlicurile din comerțul cu cherestea.

Negustorii de cherestea din India au reputația de a fi cei mai mari pungași din țară și, pe deasupra, oricît de curios s-ar părea, mai sînt și mîndri de faima pe care o au. Fusesem prevenit să nu iau nimic pe încredere, să controlez cu atenție fiecare buștean pentru a fi sigur că nu are nici un cusur și să iau toate măsurile ca să mi se livreze bușteni pe care i-am cumpărat și să nu fie cumva înlocuiți pe drum. M-am bucurat în sinea mea cînd am descoperit că negustorul cu care tratam era foarte la curent cu regulile jocului. Chiar în prima zi, fiind în biroul lui de la marginea pădurii, am scos ruleta mea nou-nouță cu care intenționam să controlez măsurătoarea fiecărui buștean. Era încă în cutie și negustorul a cerut să se uite la ea, exprimîndu-și admirația. Cinci minute mai tîrziu am observat că dispăruse. M-am scuzat, am părăsit biroul și m-am dus în spatele barăcii, unde l-am găsit pe maistrul negustorului așezînd cu grijă ruleta mea pe pămînt, pentru a controla dacă era la fel cu a lui. Se părea că negustorul mă suspecta că aș fi adus o ruletă falsă, marcată de mine, pentru a-l înșela.

Umblatul prin pădure avea mult haz. Îmi plăcea să aud zgomotele topoarelor tăietorilor de lemne, în timp ce cutreieram pădurea, sau bubuitura puternică a unui copac prăvălindu-se. Urma apoi o tăcere care pentru o clipă învăluia întreaga pădure, cu excepția sunetului ciudat produs de sute și sute de frunze și crenguțe scuturîndu-se pe pămînt ca ploaia, rupte la întîmplare prin căderea gigantului. Am petrecut ore întregi urmărind elefanții la lucru, privind cum trăgeau bușteni afară din

pădure pe drumul spre exploatarea forestieră. Inteligența și gingășia acestor animale uriașe nu înceta o clipă să mă uimească. Elefantul se îndrepta cu o grație de felină spre bușteanul căzut și apoi aștepta, mișcîndu-și urechile regulat înainte și înapoi, în timp ce tăietorii de lemne curățau crengile mai mari și tăiau o gaură în capătul mai gros al copacului pentru a trece lanțul de tras, apoi, mînat de călcîiele celui care-l conducea, se mișca luînd în mod deliberat poziție de lucru. Întindea trompa, vîrful se răsucea pentru a apuca lanțul și băga între maxilarele lui mari frînghia moale de la capătul lanțului. Picioarele masive ale animalului se așezau într-o poziție bună de tras. Apoi trompa aluneca înapoi de-a lungul lanțului ca un piton negru și se înfășura în jurul inelelor ca să țină lanțul în unghiul corect. Elefantul se lăsa pe spate pentru a putea trage cu toată forța. Un aspect fermecător : exact înainte de a începe să tragă cu putere, animalul și-a închis ochii, strîngîndu-i întocmai ca un copil. Apoi, cu o mișcare rapidă executată cu tot corpul, bușteanul a fost deplasat, alunecînd vreo 9 metri prin noroi. Cîteva momente mai tîrziu elefantul se afla la un unghi diferit față de buștean. Încă o smucitură a lanțului și bușteanul se rostogolea în jos printre rădăcini ca să ajungă pe șosea în fața noastră.

— Elefanții sînt foarte costisitori, spunea negustorul de cherestea, care stătea cu prudență la distanță de marele animal și evident nu vedea nimic romantic în ceea ce făcea elefantul. Trebuie să-i închiriezi cu ora de la compania de închiriat elefanți și se pierde atîta timp cu spălatul lor. Este necesar să li se facă baie de trei ori pe zi, căci altfel îi mănîncă pielea și nu lucrează. Mai sînt obligat să plătesc și pentru hrana lor. Dar — și spunînd aceasta, dintr-o dată se lumină la față — tocmai sînt pe punctul de a-mi cumpăra elefantul meu și va lucra mulți,

mulți ani. Dacă nu se îmbolnăvește sau nu moare poate va lucra și pentru fiii mei. Un elefant este mai bun decît un tractor. Am studiat această problemă. Tractoarele nu pot lucra pe pante atît de abrupte și în inima pădurii nu e nimeni care să aibă grijă de motor, iar piesele de schimb sînt greu de găsit. Da, un elefant este mult mai bun.

În cele din urmă a ajuns să-mi placă domnul Sunny, negustorul de cherestea, văzîndu-l cîte eforturi disperate face pentru a-și satisface un client excentric. Mă însoțea în toate deplasările mele pentru achiziționarea lemnului, într-un automobil vechi, pe drumuri pline de noroi și hurducături. Cît voia el să fie de curajos, într-o seară tîrziu tot a dat bir cu fugiții, cînd am stăruit să vizităm parcul de bușteni pentru a încerca să adun cîteva bucăți bune de lemn.

Cînd am ieșit afară din automobil în noroiul cleios și ploaia care cădea în rafale, domnul Sunny lăsă în jos fereastra, îmi înmînă o lanternă și îmi strigă cu un glas jalnic, în timp ce mă îndepărtam :

— Ferește-te de șerpi, o să vezi mulți șerpi otrăvitori, ies cînd se face întuneric ca să caute broaște... cobra, krait, vipere... sînt multe tipuri de vipere și peste două sute de specii de șerpi în India...

Dar deși am orbecăit și alunecat prin întuneric mult timp, nu am văzut nici măcar un singur șarpe.

Purtam cu mine o listă pentru cumpărarea materialului lemnos și un adevărat inventar privind fiecare scîndură, grindă și cadru, cu toate caracteristicile, mărimea, curbura. Lista fusese întocmită după desenele tehnice făcute de Colin Mudie pentru o corabie *boom*. Acest strălucit arhitect naval pregătise și planurile pentru *Brendan*. Aveam încredere totală în Colin și el începuse prin a face un set preliminar de planuri bazate pe formele co-

răbiilor *boom* și pe cîteva date istorice pe care am putut să le culeg din unele texte vechi. Am arătat apoi constructorilor de *dhow* de la Sur un model redus la scară a acestei versiuni preliminare și am primit unele sugestii din partea lor privind modificări pe care Colin le-a introdus în desenele lui finale. Toți au fost de acord că de fapt cheia construcției o constituia chila. Chila unei *boom* este lungă, dreaptă și masivă ; ea reprezintă șira spinării acestei nave și dimensiunile ei definesc restul corăbiei, căci un constructor de nave arab construiește matematic. Odată chila stabilită, toate celelalte părți din materialul lemnos sînt legate de aceasta după un anumit unghi și dimensiune, așa că dacă cineva îi spune unui arab tipul de navă, ca de exemplu *boom*, *sambuk* sau alt tip, ca și lungimea chilei, el va ști exact forma și dimensiunile finale ale navei cînd va fi gata. În timp ce constructorii europeni măsoară în general dimensiunile unei nave după lungimea ei sau după linia de plutire, constructorul arab le calculează după chilă.

Problema care se punea pentru chila mea era că ea trebuia să aibă lungimea de 15,6 metri, cu o secțiune transversală de 30 × 38 cm, perfect dreaptă. Colin mai dorea să fie tăiată din aceeași grindă, ceea ce însemna că aveam nevoie de un buștean de mari dimensiuni, dintr-o esență tare, care nici nu se putea obține în Europa. Pînă și specialiștii în cherestea din India au dat din cap uimiți, cînd au auzit ce fel de buștean căutam, dar în cele din urmă perseverența mea a fost răsplătită. În iulie am găsit copacul mare care avea să-mi furnizeze lemnul pentru chilă. Era un exemplar magnific, aparținînd unei familii care l-a îngrijit timp de jumătate de secol, curățind crengile de jos, așa că trunchiul principal a crescut în înălțime. Dar încă și mai grozav era faptul că familia avea o fiică pe cale de a se mărita și voiau să vîndă co-

pacul pentru a-i putea face zestrea. L-am cumpărat chiar acolo unde creştea. Un pădurar s-a urcat în vîrf şi a legat o funie care avea să direcţioneze căderea copacului cînd va fi tăiat, apoi doi tăietori au lucrat cu topoarele lor două ore, după care gigantul a fost doborît iar crengile şi scoarţa au fost curăţate pentru a dezvălui culoarea specifică a lemnului *aini* proaspăt tăiat, galben ca banana, care în următoarele săptămîni avea să devină maron-roşcat închis. Fusesem asigurat că lemnul nu trebuie prelucrat. Lemnul de *aini* abia tăiat putea fi folosit ca atare pentru construirea navelor. Era însă nevoie de doi elefanţi pentru a-l trage pînă la drum. Adus acolo, a fost tăiat de doi oameni cu un ferăstrău de mînă dublu, de mari dimensiuni. Unul dintre cei doi tăietori stătea în picioare pe trunchi, în timp ce celălalt, ghemuit dedesubt în genunchi, trăgea lama, iar peste el cădea o ploaie de rumeguş umed. Pentru a curăţa acest imens buştean au fost necesare patru zile de lucru susţinut, dar în fine l-am văzut gata, cu o lungime de vreo 60 cm în plus faţă de cît aveam nevoie. L-am încărcat într-un camion, întovărăşit de un elefant pentru a putea fi manevrat la cotiturile foarte înguste şi, astfel, lemnul pentru chilă şi-a început călătoria de-a lungul coastei.

Pînă acum vizitele mele din India reuşiseră să-mi creeze un mic anturaj permanent, căci aşa era aici. Îmi dădusem seama că nu mă pot descurca de unul singur, cum credeam, iar prezenţa mea a constituit o ocazie de a crea de lucru pentru alţii. Astfel am văzut că am nevoie de un şofer, care să cunoască drumurile şi să aibă grijă de automobil, un tîmplar care să discute cu cherestegii despre lemn, un interpret, care să fie în acelaşi timp şi asistentul meu şi să facă cele o mie şi unul de aranjamente necesare, de la găsirea unui loc unde să dormim noaptea pînă la calcularea corectă a banilor pentru şperţuri. Aşa

de pildă, între Cochin și Goa, acea parte din coastă pe unde umblam după materiale, se vorbeau cel puțin patru limbi diferite și căutările mele mă duceau în mod constant în mici sate și locuri retrase și liniștite, unde vizitatorii erau rari și străinii necunoscuți. Așa că interpretul meu trebuia să fie multilateral — și într-adevăr era. S-a prezentat cu o scrisoare de recomandare din partea unui biolog indian, care l-a întîlnit pe cînd aduna tot soiul de mostre marine pe îndepărtata insulă de corali Minicoy, la vreo 220 de mile depărtare de coasta indiană. „E un om cum puțini se găsesc, o adevărată perlă, anunța scrisoarea. Poate vorbi 14 limbi și se poate descurca în orice situație". Această „perlă", așa cum aveam tendința să mă gîndesc la el din acea clipă, a fost la înălțimea recomandației. Se numea Ali Manikfan și era fiul fostului conducător al insulei Minicoy. Acum locuia pe continent, găsind că insula era prea mică pentru talentele lui. Își dădea foarte bine seama de calitățile lui și avea sentimentul demnității sale, iar în fața altor indieni se arăta cu nasul pe sus. Dar putea, cît ai clipi din ochi, să gătească, să coasă, să conducă o barcă cu pînze, să repare un motor, să facă socoteli. Din zilele cînd se ocupa cu colectarea diferitelor vietăți marine știa denumirile latinești ale tuturor peștilor și scoicilor de pe insulele lui și vorbea într-o oarecare măsură araba clasică, pentru că, asemenea tuturor celor din Minicoy, era musulman și studiase la școala coranică. Ca și Dharamsey Nensey, reușea să călătorească cu foarte puțin bagaj. De fiecare dată cînd soseam în India, Ali mă întîmpina cu o față surîzătoare, cu o șapcă albă pe vîrful capului și o servietă care reprezenta singurul lui bagaj.

Oamenii din Minicoy au o reputație excelentă de-a lungul întregii coaste Malabar. Trăind în izolare pe insula lor, care are o suprafață de 104 km^2, ei și-au dezvoltat o

cultură proprie remarcabilă. Fiecare trebuie să aibă grijă de persoana sa, să pescuiască, să cultive palmieri, să-şi clădească propria casă şi să lucreze ca membru al unei echipe. Despre locuitorii acestei insule se mai spune că sînt şi cei mai buni marinari din India, fiind adevăraţii lascari * care, generaţii de-a rîndul, au navigat pe vase străine. Adesea au lucrat mulţi ani prin alte ţări, mai înainte de a se întoarce în insula lor. Chiar într-un mare port aglomerat ca Bombay cei din Minicoy erau renumiţi. Ei constituiau aproape în mod exclusiv personalul ambarcaţiilor de la staţia de pilotaj. Se spune că pilotinele din Bombay sînt cele mai rapide, dar şi cele mai bine conduse din tot portul şi pe vreme rea sau chiar în caz de primejdie, oamenii din Minicoy reuşesc să le menţină pe linia de plutire. Mai mult decît atît, faptul cel mai remarcabil este că într-un port ca Bombay care cunoaşte atîtea conflicte de muncă, cei din Minicoy nu fac niciodată grevă.

Minicoy face parte dintr-un grup de insule de unde corăbiile medievale arabe se aprovizionau cu funiile folosite în construcţia de nave, fabricate din fibra cojii de nucă de cocos, care, pînă în secolul nostru, fusese singurul export al Laccadivelor. Preocuparea mea de a căuta să obţin funia de cocos pentru navă din aceeaşi sursă ca şi arabii nu putea fi decît logică. Guvernul indian aplică restricţii în privinţa vizitării acestor insule de către străini, pe motiv că intruşii ar putea tulbura cultura locală foarte fragilă. Tocmai sub acest aspect avea Ali o dublă importanţă. El putea să-mi facă legătura cu insularii din Laccadive cînd veneau uneori pe continent ca să-şi cumpere ţigări, orez şi alte provizii. Dar insularul cel mai grozav peste care am dat într-o asemenea vizită a fost un

* Marinari din India de Est.

potlogar vesel, din insula Agatti, pe nume Kunhikoya. Ager la minte, cu un surîs atrăgător, era un derbedeu simpatic. Kunhikoya poseda de asemenea cunoştinţe enciclopedice privind funia din fibră de nucă de cocos şi chiar lucrase puţin la construcţia bărcilor cusute. El mi-a spus că pentru nava mea aveam nevoie de o funie de calitate superioară. Trebuia să fie răsucită de mînă, din cea mai bună calitate de coajă de nucă de cocos. Aceste coji trebuiau însă să fie înmuiate sau lăsate la topit în apă de mare pentru a-şi desface fibrele. Kunhikoya m-a informat că de obicei fibra este pusă la topit în apă proaspătă sau uşor sărată, dar acest tip de fibră nu-mi era de folos, nefiind suficient de rezistent pentru o navă. După ce erau puse la topit în apă de mare, cojile de nucă de cocos trebuiau să fie uscate la soare şi apoi melităte cu meliţe de lemn pentru a se îndepărta pudra formată. Dacă s-ar fi folosit în acest scop ciocane de metal, fibrele ar fi fost strivite şi stricate, iar frînghia ar fi devenit puţin rezistentă. Apoi fibrele trebuiau răsucite cu mîna pentru a se transforma în funie. Dacă ar fi fost răsucite la maşină şi nu manual ar fi rămas prea slabe.

Kunhikoya m-a anunţat că îmi vor trebui vreo 1 500 de legături de frînghie din nucă de cocos pentru coaserea navei de care aveam nevoie. Am calculat lungimea totală şi am ajuns la cifra de 400 de mile. Părea o cantitate imensă, dar în cele din urmă s-a dovedit că avea dreptate. Cu ajutorul lui am încercat, împreună cu Ali, să cumpărăm frînghie de cocotier de bună calitate în micile sate din regiunile retrase de pe coasta Malabar. Era foarte distractiv să-i vezi pe cei doi insulari lucrînd. Se dovedeau amîndoi a fi experţi. Ştiau exact de ce era nevoie şi cunoşteau de asemenea toate şmecheriile care trebuiau folosite pentru a reuşi mai bine. Cînd i se oferea o mostră, Kunhikoya făcea o strîmbătură teatrală. Lua mostra în

mînă şi cu o mişcare rapidă din încheietura mîinii desfăcea spirala funiei. Apoi, cu o altă mişcare similară, fără nici un efort, rupea frînghia ca pe o aţă de bumbac şi lăsa, cu un total dispreţ, cele două capete provenite din rupere să cadă la pămînt. Exista bineînţeles un şiretlic pentru a rupe astfel o frînghie, dar Kunhikoya era un foarte bun actor, avea braţe vînjoase şi putea face ca cea mai tare sfoară să pară fragilă. Nu accepta nici protestele negustorilor că sfoara fusese topită în apă sărată. Lua o mostră, o punea în gură şi o mesteca ca pe nişte spaghete, încercînd să detecteze caracteristicile gustului sărat al frînghiei pregătite în apă de mare. Negăsindu-le, se întorcea spre mine şi îmi oferea o mostră spre încercare. Cum nu doream să stric pantomima, mestecam şi eu cu solemnitate fibra din nucă de cocos, încercînd să nu mă gîndesc la noroaiele fetide din bălţile cu apă stătută unde nucile de cocos fuseseră puse la putrezit.

În cele din urmă a trebuit să accept că singurul loc unde aş fi putut găsi frînghie din coajă de nucă de cocos prelucrată într-adevăr în apă de mare erau insulele Laccadive, prin Kunhikoya ca agentul meu. Nu am rămas cu totul surprins să descopăr, patru luni mai tîrziu, cînd au fost livrate legăturile, iar Kunhikoya era în siguranţă la cîteva mile depărtare, că el strecurase în transportul de marfă trimis şi frînghie făcută la maşină. Dar nu avea importanţă, în India Kunhikoya m-a salvat de escroci cu mult mai mari decît el.

Unele dintre articolele despre care spusese că aş avea nevoie pentru nava mea cusută păreau cu totul bizare. Astfel, trebuiau 50.000 de nuci de cocos pentru a fi folosite ca un fel de căptuşeală, două grosimi speciale de frînghie, 40 de legături de un lemn foarte curios, noduros, din insulă, despre care bănuiam că ar fi rădăcini de *man-*

grove *. Acest lemn era foarte rezistent și tare și Kunhikoya declarase că avea să fie folosit pentru pîrghii de către frînghieri cînd vor strînge parîmele navei. Mai era și vreun sfert de tonă de *chundruz*, o rășină naturală care este folosită in mod obișnuit pentru parfumuri ieftine. Constructorii de nave o utilizează ca pe un fel de șelac, vopsind cu el între scînduri. Ca să aleagă această rășină, Kunhikoya lua un pumn de granule și le aprindea, pentru a vedea cum ard. O zi întreagă a tot făcut încercări pînă a găsit un *chundruz* care l-a satisfăcut, dar vai, eforturile noastre au fost în zadar. Am cumpărat șase saci mari de *chundrur*, i-am sigilat, i-am însemnat și i-am depus într-un depozit de mărfuri asigurat. Cînd am primit sacii la Oman, i-am deschis și am constatat că două treimi erau plini cu pietre. Am fost victimele acelei binecunoscute „substituiri".

Kunhikoya a mai vrut și vreo șase butoaie cu ulei de pește, care, amestecat cu zahăr topit, urma să fie folosit la vopsirea exteriorului cocii. Uleiul provenea de la pești mici fierți într-un tanc lîngă Mangalore, iar grăsimea era luată de deasupra. Duhoarea uleiului rămînea de nedescris. Urma apoi o jumătate de tonă de var, care urma a fi aplicată pe fundul navei pentru a preveni fixarea scoicilor. Pentru a obține varul ne-am dus la varnița de lîngă tancul de ulei de pește. Ceea ce am văzut acolo era asemenea unei scene din infern. Un lung șir de femei cără pe cap găleți cu scoici pentru a le arunca grămadă lîngă o colibă joasă, lungă, prin al cărei acoperiș de stuf ieșeau valuri mari de fum. În interior un bătrîn aproape scheletic pedala la o roată, pentru a pompa aer în căzile în care ardeau mangal și scoici. Alți bărbați slăbănogi, cu

* Copac sau tufiș cu rădăcini încîlcite care cresc deasupra pămîntului.

bucăți de pînză legate în jurul capului, învîrteau cu lopeți din lemn în căzi, doi copii se mișcau cu pași șovăitori în căldura sufocantă pentru a mai arunca alte scoici în căzi. Fiecare muncitor tușea de cîte ori se schimba vîntul, iar ochii îi erau roșii din cauza fumului acru ; și toată truda pentru un salariu de mizerie.

Obiect cu obiect, am tot adunat ingredientele conform rețetei lui Kunhikoya pentru construirea unei corăbii cusute : șase sfredele, dălți de fier, un colac de parîmă de in, cu întrebuințare necunoscută, patru răngi mari, două ciocane mari, o balanță de tip vechi, mai multe cutii cu diferite unelte. Singurele obiecte imposibil de găsit au fost șase cozi de pește ghimpos.

— Pentru ce ai nevoie de ele ? l-am întrebat pe Kunhikoya.

— Ca să fac găurile în scînduri, după ce sînt perforate pentru a fi cusute.

— Dar pentru ce îți trebuiesc de fapt cozile de pește ?

— Le folosim pentru a face găurile netede ca să nu taie frînghia.

Mi-am dat imediat seama despre ce era vorba. Locuitorii din Laccadive erau atît de izolați de restul lumii, încît foloseau cozile aspre ale calcanului în locul unui rașpel. Ușurat, i-am explicat lui Kunhikoya că pot avea pile de metal pentru a face același lucru. Ultimul succes al lui Kunhikoya și dezastrul său final s-au produs cînd ne-am dus la Beypore să cumpărăm catargele și vergile pentru navă. Acum căutam un fel de lemn foarte tare căruia indienii îi zic *poon*. Asemenea unei imense lănci, un arbore *poon* poate crește drept, avînd uneori o tulpină de vreo 15 metri pînă unde începe să se ramifice coroana. De secole marinarii știu că vergile și catargele din *poon* sînt excelente. Într-adevăr, marina britanică trimitea specialiști în India să cumpere ceea ce numeau „lemn de arboradă“ din

poon pentru navele sale. *Poonul* nu creşte în şiruri ca *aini*, ci de obicei ca arbore izolat, greu accesibil. Azi asemenea copaci sînt tăiaţi pentru a fi trimişi la fabricile de placaj, dar la Beypore buştenii sînt încă expediaţi în josul rîului şi păstraţi în vaduri puţin adînci pentru cazul în care ar fi ceruţi de vreo navă indiană. De-a lungul malului rîului se înşiruie plute de buşteni de *poon* asemenea unor crocodili muraţi în apele stătute. Apa este murdară şi rău mirositoare, plină de mîl, cu o vegetaţie în stare de putrefacţie, la care se adaugă apa de canal provenind din aşezările din susul rîului. Pe o zi călduroasă mirosul este sufocant, iar apele sînt învăluite într-o duhoare care nu l-a împiedicat însă pe Kunhikoya în activitatea lui. Era cît se poate de vesel în acea dimineaţă, sărea de pe un buştean pe altul, urmat de maistrul cherestegiu, ţinînd cu mîna capetele cîrpei pe care o purta în jurul şoldurilor, pentru a nu se uda în apa aceea atît de murdară. Agita în mînă o bărdiţă şi cînd ajungea la un buştean tăia o bucăţică din lemn pentru a examina suprafaţa interioară. Ajutorul maistrului ţinea în mînă o ruletă, căci lemnele urmau să fie vîndute după lungime. Din fericire, mi-am adus aminte de ultima mea experienţă şi am cerut să văd ruleta. Bineînţeles că lipseau cam vreo 90 centimetri din ruletă, aşa că de fiecare dată aş fi cumpărat cu aproape un metru mai puţin. Maistrul nu s-a simţit deloc jenat şi a explicat cum capătul ruletei putrezise din cauza condiţiilor atmosferice proaste. Am observat că mai practica o şmecherie, pentru care avea o anumită tehnică. Cum stăteam în picioare pe un buştean care plutea, pentru a urmări dacă nu se vedea vreo imperfecţiune, maistrul rotea buşteanul sub picioarele lui goale, aşa că trebuia să fac o adevărată echilibristică pentru a nu cădea în apa infectă a rîului şi în felul acesta eram sustras de la a mă uita mai îndeaproape la calitatea lemnului.

La vremea prînzului am reușit să găsim buștenii care ne trebuiau, i-am însemnat cu bărdița lui Kunhikoya și i-am cumpărat. Ceea ce ne mai lipsea acum era un buștean pentru catargul principal. În restul zilei am tot căutat, umblînd pe la gatere și depozite, pînă cînd, în cele din urmă, chiar pe plajă, tîrziu în noapte, am dat peste trunchiul perfect, de aproape 20 m lungime, exact dimensiunea care îmi era necesară. Acest buștean trebuia doar foarte puțin ajustat pentru a deveni catargul principal al navei mele. Foarte vesel, Kunhikoya fugea în susul și în josul bușteanului, lovindu-l cu bărdița lui pentru a produce zgomote care, dacă răsunau din plin, puternic, dovedeau că lemnul era perfect. Era atît de tîrziu încît și negustorii plecaseră acasă. Ali și cu mine ne-am ghemuit la capătul bușteanului, în timp ce Kunhikoya aprindea chibrituri pentru a putea copia marcarea pe care toți negustorii de lemne o sapă pe fiecare buștean important pe care-l posedă. Tocmai cînd luam aceste note am auzit o agitație teribilă și am văzut o gloată de indieni furioși îndreptîndu-se spre noi în lungul plajei și amenințîndu-ne. Se auzeau strigăte de furie și se ridicau mîini gata să ne lovească cu bețe. Mă întrebam ce făcusem și ce obiceiuri locale jignisem. Era o scenă foarte urîtă. Gloata ne-a înconjurat. Țipînd și urlînd, s-au repezit la Kunhikoya, ignorîndu-ne pe Ali și pe mine. Mai apoi, mulțimea l-a tras pe Kunhikoya la o parte, mustrîndu-l cu vehemență și amenințîndu-l în mod violent.

Spre surprinderea mea, Ali se zguduia de rîs.

— Cu ce a greșit ? Ce se petrece ? întrebam eu. Nu o să i se întîmple nimic rău ?

Ali rîdea încîntat.

— O, e în regulă, răspunse el. Cineva l-a recunoscut pe Kunhikoya. Bărbații aceștia sînt rude ale soției lui.

S-a căsătorit cu ea la Calicut și apoi a fugit. Nimeni nu l-a mai văzut de atunci. Acum frații și verii soției lui îl duc înapoi la ea. Va trebui să apară în fața judecătorului și să plătească scump pentru tot timpul cît a lipsit.

M-am gîndit în sinea mea : iată mai întîi Hoodaid din Sur, iar acum Kunhikoya. Parcă aveam un talent special să aduc înapoi soții fugari din Calicut. Poate și alte soții abandonate ar face apel la mine să le aduc înapoi bărbații care le părăsiseră. Un an mai tîrziu aveam să descopăr cît de profetice au fost aceste gînduri. La acea vreme aveam să aduc nu fugari, ci chiar soți pentru femeile din port niciodată mulțumite.

Faza cea mai delicată a activității mele pe coasta Malabar a fost angajarea tîmplarilor și a frînghierilor care să vină la Sur să ajute la construirea navei cusute. Proprietarii de nave din Sur mi-au spus că foloseau în mod curent tîmplari indieni, căci aceștia lucrau excelent. Mai era și aspectul financiar. S-a dovedit a fi mult mai ieftin pentru mine să angajez tîmplari indieni decît lucrători din Oman, iar vizita mea la Sur arătase foarte clar că nu puteam să găsesc și nici să-mi permit să am suficienți constructori de vase omani pentru a-mi construi nava în cele șase luni pe care mi le fixasem. Cei mai buni tîmplari din Sur lucrau în alte părți și erau foarte puțini. De mai bine de zece ani nu mai fusese construită la Sur nici o navă oceanică. Azi, cînd cineva din Sur dorește să aibă o navă nouă, o comandă de obicei la Beypore. În furnicarul din șantierele navale de la Beypore observasem *dishdashaurile* albe și turbanele omanilor și bahreinilor supraveghind construirea de către lucrătorii indieni a ambarcațiilor lor. Aducînd la Sur tîmplari intenționam să fac un pas înapoi spre zilele cînd

cei din Oman, Zanzibar și indienii lucrau împreună la vasele comerciale care se construiau pe plajele de la Sur.

Era destul de ușor să angajezi lucrători din Beypore pentru a veni la Oman, căci găseai disponibili mai mulți oameni buni. Greu, într-adevăr, era să găsești frînghieri care să poată coase părțile componente al navei între ele cu fibră de cocos. Abdul Kader Baramy avusese dreptate cînd a spus că astfel de oameni nu puteau fi găsiți pe coasta Malabar. Am încercat un experiment. Am anunțat că aveam nevoie de oameni pricepuți pentru a coase nave. Evident, am primit nenumărate oferte din partea unor oameni dornici de lucru, toți declarînd că știu cum trebuie lucrat și că sînt dispuși să meargă în Oman. I-am pus la încercare, dîndu-le un test practic chiar pe plajă, cerîndu-le să coasă împreună cîteva mostre de scînduri. Rezultatele au fost catastrofale. Nici măcar unul dintre solicitanți habar n-avea ce trebuia făcut. Umblau cu sfoara neîndemînatic, nodurile pe care le făceau se desfăceau și în cele din urmă au reușit să încurce îngrozitor sforile. Această activitate distra foarte mult pe un om mititel, plin de zbîrcituri, care stătea pe plajă și pufăia dintr-o țigară. L-am invitat să încerce și el. Luînd pe cel mai îndemînatic dintre șmecheri să-l ajute, străinul a făcut c jumătate de duzină de împunsături strînse, bune. L-am întrebat de unde venea. Mi-a răspuns că din insula Chetlat din Laccadive. Era pe continent numai pentru cîteva zile. L-am întrebat apoi dacă ar vrea să vină în Oman să ajute să coasă o mare navă. A dat din cap cu vehemență în semn negativ și mi-a spus că nu ar părăsi niciodată insula lui pentru a merge într-o țară străină. A fost destul de rău că a trebuit să vină în India. Insularii sînt întotdeauna

traşi pe sfoară şi exploataţi. Li se dă de lucru, promiţîndu-li-se că vor primi bani pentru munca lor, dar cînd lucrarea e terminată sînt concediaţi fără a li se plăti. Neavînd unde să stea şi fiind lipsiţi de vreo influenţă, nu le rămîne altceva decît să se întoarcă în insulele lor. Acum tocmai aştepta o barcă să-l ducă acasă.

Disprețul adînc înrădăcinat pentru străini părea endemic la locuitorii din Laccadive şi totuşi aceşti oameni erau vitali pentru mine. Într-adevăr, rămăseseră singurii de pe lume care mai ştiau să construiască nave oceanice cusute. Chiar în Laccadive acest meşteşug dispăruse complet. Auzisem că ar exista în lucru, în toate insulele Laccadive, doar două ambarcaţii din acestea cusute şi mi se spusese că la una din ele nu se mai lucrase de patru ani. Timpul, materialele şi interesul se pulverizaseră şi acea navă specială nu avea să fie niciodată terminată. Încercînd să sper fără nici o speranţă, l-am trimis pe Ali într-o călătorie prin insule să vadă dacă poate recruta pe cineva. S-a întors cu o listă cuprinzînd numele a vreo douăzeci de frînghieri consideraţi ca lucrători cu experienţă în bărci cusute, care i-au promis că vor veni să stea de vorbă cu mine. Dar numai zece au apărut de fapt la Calicut şi dintre aceştia doar doi se vedea că erau interesaţi în excursia pe continent. Începusem să mă simt ca un ofiţer din secolul al XVIII-lea care face recrutări, cu Ali ca sergentul meu, încercînd să convingă oamenii să vină sub drapel. M-am întîlnit cu cei din insule de mai multe ori şi am tot stat de vorbă, străduindu-mă să le explic proiectul meu. Ideea de a merge într-o ţară străină era atît de nouă pentru ei, încît mi-au trebuit mai multe ore de discuţii ca să-i conving că nu aveau să fie luaţi ca sclavi. Le-am dat avans o mică sumă în numerar ca stimulent şi

le-am promis că vor fi găzduiți, hrăniți, îngrijiți din punct de vedere al sănătății și că li se va plăti călătoria. În schimb ei aveau obligația să coasă împreună părțile constitutive ale unei nave care era mai mare decît oricare corabie pe care o știau. Căutam să-i înduplec prin tot felul de ademeniri, apoi mai așteptam și iarăși începeam să-i măgulesc. Fără acești oameni simpli, circumspecți, ar fi fost imposibil să construiesc o replică a navei adevărate. Privindu-i, mă întrebam dacă nu eram cumva mult prea optimist. Unul dintre ei era atît de bătrîn, încît mă gîndeam că s-ar putea să nu supraviețuiască călătoriei. Un altul avea numai un ochi, altul era un fel de prostănac care rîdea tot timpul și se vedea bine că nu era în toată firea. Îl mai aveam apoi pe Kunhikoya, care îi întrecea pe toți. Mi-a promis că fratele său Abdullakoya, care era tot atît de vesel și oportunist ca și el, va conduce grupul la Oman pentru a mă ajuta. Dar în primul rînd oamenii trebuiau să se întoarcă în insule, să-și adune sculele, să obțină pașapoarte, să-și ia rămas bun de la familie și apoi să vină după mine în Oman. Îngrijorat ca nu cumva să se rătăcească în haosul din aeroportul de la Bombay, am aranjat ca toți să capete cămăși verzi viu colorate, așa încît în timpul călătoriei să fie toți la un loc și să nu se piardă unul de altul.

Rămînea o singură piedică. Aveam materialele și oamenii, dar trebuia să găsesc și modalitatea de a trimite 140 tone de cherestea la Sur, cea mai mare parte din lemn fiind de forme și dimensiuni ciudate. Nu putea fi vorba să folosesc un transport obișnuit. Altădată lemnul ar fi fost trimis cu *dhowuri* arabe, dar acest comerț era virtual terminat și numai ocazional cîte un vas de coastă motorizat pleca din Calicut. Ceea ce trebuia să fac era să închiriez un vas cu un căpitan, care să ia încărcătura mea

și să o transporte la Sur, depozitînd cheresteaua pe plajă ca acum o mie de ani. Cînd am spus aceasta cherestegiilor din Malabar, ei înșiși pungași de primă clasă, s-au uitat la mine îngroziți. Nu-mi dădusem oare seama că, în comparație cu proprietarii de vase, cherestegii erau adevărate monumente de cinste ? Toți căpitanii autorizați erau ocupați cu comerțul regulat de pe coastă. Numai proprietarul unui vas pe punctul de a se scufunda și urmărind o asigurare sau unul care ar fi fost sigur că poate face o escrocherie ar fi putut lua în considerare ideea mea de a merge la Sur. Am fost prevenit că șmecheria clasică era că lemnul va fi încărcat, dus cîteva mile mai departe de-a lungul coastei, aruncat peste bord, transportat pe țărm în bărci mici de către complici și vîndut apoi fără urmă. Vasul avea să-și continue cursa pînă la destinație. Cînd va sosi, se va relata o poveste despre o mare nenorocire, o furtună cumplită care a amenințat vasul cu scufundarea și atunci s-au văzut obligați să arunce încărcătura pentru a se putea salva. Am făcut cîteva cercetări și am văzut că povestea era adevărată. Nu era posibil să asiguri nici o încărcătură de cherestea pe un vas indian. Am tot cutreierat coasta în sus și în jos săptămîni de-a rîndul și în cele din urmă am dat peste un căpitan de vas care, așa cum stătea în biroul lui deasupra unei magazii de mirodenii, unde muncitori necalificați asudau cărînd baloturi, avea chipul tipic al nemerniculuí dintr-un vodevil. Mi-a spus că nava lui putea asigura traversarea. Trebuia însă să plătesc tot transportul anticipat. Tare neîncrezător, m-am tocmit asupra prețului și am cercetat vasul. Arăta ca și cum abia putea face drumul fără să se scufunde. Era un risc îngrozitor, dar nu aveam de ales. În contractul de navlosire am făcut o singură stipulație — la bord să fie un membru al echipajului ales și plătit de mine. Condiția a fost acceptată și avînd încredere numai în oamenii din Minicoy, am trimis

un tînăr din insula lui Ali. Cheresteaua, rășina, 50 de mii de coji de nucă de cocos, uleiul de pește, sacii cu var și toate celelalte catrafuse au fost încărcate. Mi s-a arătat nota de plată finală, care spre amuzamentul meu cuprindea negru pe alb o sumă reprezentînd șperțul pentru șeful local al sindicatului docherilor. Apoi, cu paznicul meu din Minicoy la bord, vasul a pornit pe ape spre Sur.

III

ŞANTIER NAVAL PE PLAJA DE LA SUR

Am mai văzut preţioasa încărcătură de cherestea şi celelalte materiale abia pe la mijlocul lunii decembrie, cînd micul vas indian, urît şi neîngrijit, vopsit într-un verde gălbui deschis şi numit în mod optimist *Mahomed Ali*, a pătruns în golful de lîngă Sur şi a ancorat. O patrulă de control a poliţiei m-a dus la bord şi m-a suit pe puntea murdară, unde toate erau talmeş-balmeş. Vasul mirosea a escrocherie. Expresiile viclene de pe chipurile echipajului m-au prevenit că ceva nu era în regulă. L-am zărit şi pe insularul meu din Minicoy ascunzîndu-se, în mod evident dorind să-mi vorbească între patru ochi. Echipajul, cu priviri vinovate, mi-a spus că la bord se află al treilea fiu al stăpînului vasului. Deşi era la prima lui călătorie, el răspundea de vas, pentru că nu exista un căpitan, ci numai ofiţerul secund, care condusese nava. Îmi era clar că fiecare căuta să evite orice răspundere. Cineva s-a dus jos să-l scoale pe fiul proprietarului. Acesta a urcat împiedicîndu-se pe scară şi a apărut pe punte somnoros. Era un specimen total neatrăgător, de vreo 25 de ani, cu o atitudine servilă, prea gras ; avea de pe acum o burtă moale care îi atîrna peste pantaloni, iar cămaşa înflorată stătea să crape peste trupul lui rotofei. Pe chip îi stăruia un surîs care îţi făcea silă, pe cînd venea spre mine bălăbănindu-se, cu nişte papuci nepotriviţi în picioare. A început a se jelui cît de teribilă a fost călătoria. S-a temut foarte tare că era să-şi piardă viaţa, căci vasul a fost pe punctul de a se scufunda. Preţul plătit pentru

navlosire nu compensa timpul pierdut și necazul avut, și trebuia să-i mai dau alți bani pentru că această călătorie a durat atît de mult, și nici nu primiseră nici un fel de ajutor din partea docherilor cînd au încărcat lemnăria. Mizerabilul arăta atît de evaziv încît îmi dădeam seama că era pe punctul de a-și dezvălui stratagema principală. Mai apoi, cu o respirație greoaie, mi-a spus că din cauza docherilor nu a putut încărca tot lemnul. O parte fusese lăsată acolo.

Știrea m-a tulburat. Uitîndu-mă în jur pe punte, am constatat că era pe jumătate goală.

— De ce nu ați încărcat mai mult pe punte ? l-am întrebat.

Tînărul a ridicat din umeri cu indiferență. Mi-a răspuns că nu știe, că el nu era decît un simplu negustor și nu căpitan de vas. Mă examina cu atenție cu ochii lui căprui, umezi, să vadă cum reacționez. Mi-am dat seama acum ce se petrecuse. O parte din cherestea nu fusese luată în mod deliberat, ca să fiu forțat să închiriez din nou vasul și să-l trimit înapoi pentru a doua cursă, care să le aducă alți bani. Întorcîndu-mă către inspectorul de poliție de lîngă mine, i-am explicat situația și am conchis :

— Încearcă să înșele guvernul.

— E simplu, atunci, a răspuns scurt inspectorul. Punem vasul sub arest. Spuneți-i individului că nu poate face nici o mișcare fără permisiune. Puteți păstra pașapoartele echipajului și o să mă anunțați cînd veți crede că li se poate da voie să plece.

Așa că timp de trei săptămîni *Mahomed Ali* a rămas ancorat. Băiatul din Minicoy, agentul meu la bord, s-a strecurat pe țărm și cu șiroaie de lacrimi pe obraz mi-a povestit întreaga întîmplare. Nici nu au încercat măcar să încarce tot lemnul. Oamenii au așezat în mod deliberat

cheresteaua în cală în așa fel încît să ocupe tot spațiul și apoi au refuzat să ia întreaga încărcătură. El a protestat, dar nu a fost în stare să-i convingă. În drum spre Sur l-au amenințat că-l vor omorî dacă va spune adevărul. Într-o noapte, pe cînd dormea, lemnul de pe punte s-a mișcat și cîțiva bușteni au căzut ca din întîmplare, lovindu-l serios. M-a rugat să nu-l trimit înapoi cu vasul. Puteam să-i fac orice, numai să nu fie nevoit să se întoarcă cu *Mahomed Ali*. Era sigur că în drum spre India aveau să-l arunce peste bord, pentru informațiile pe care mi le dăduse.

L-am trimis înapoi cu avionul și l-am răzbunat pentru loviturile primite ținînd pe *Mahomed Ali* ancorat chiar și după ce cheresteaua fusese descărcată. Odată, sub pretextul că a fost un vînt puternic, vasul a încercat să se strecoare pe furiș de-a lungul coastei, dar un helicopter al poliției din Oman l-a descoperit ascunzîndu-se într-un golfuleț și, învîrtindu-se amenințător deasupra lui, l-a silit să se întoarcă. *Mahomed Ali* a revenit spășit la Sur. Numai atunci le-am dat oamenilor pașapoartele și *Mahomed Ali*, cu acea cocă de un verde revoltător, s-a pierdut spre orizont, devenind din ce în ce mai mic, în timp ce echipajul se gîndea probabil cum să mai șmecherească pe cineva.

Puțin înainte de sărbătorile de iarnă au sosit constructorii mei de nave și frînghierii. Arătau foarte bine în cămășile lor verzi pe care le dădusem în India. De cum au debarcat, prima lor activitate a fost aranjarea casei pe care Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii mi-o pusese la dispoziție pentru următoarele opt luni.

Judecată după toate criteriile, era o locuință elegantă. Fusese construită cu vreo două sute de ani în urmă de un negustor bogat din Sur, conform sistemului tradițional din

Oman, în jurul unei mari curți deschise. Aceasta era acoperită cu sfărîmături de coral care trosneau plăcut sub picioare cînd intrai prin porțile duble, ferecate în fier, care se aflau la intrarea principală. Pe părțile laterale curtea avea cîteva uși care se deschideau spre un adevărat labirint de încăperi construite în peretele exterior. Erau camere de diferite forme și dimensiuni, unele spațioase, potrivite pentru dormitoare, altele micuțe, bune pentru bucătărie sau cămară. Exista apoi o încăpere cu canalizare care putea fi folosită ca spălătorie. Alte încăperi erau nimerite pentru a fi depozite. De fapt, cînd aveam nevoie de o cameră pentru un anumit scop, casa cea mare părea să aibă exact ceea ce-mi trebuia. Ai fi zis că fusese proiectată pentru a fi folosită întocmai așa cum o destinam acum — căminul echipei constructorilor de nave. Mai exista o locuință separată pentru maistru și tîmplarii principali și o încăpere lungă, joasă și răcoroasă pentru cele cincizeci de mii de coji de nucă de cocos. Casa avea și o cameră-tezaur unde se păstrau valorile, și am găsit un colț potrivit unde am instalat o mică forjă pentru a putea face acolo obiectele de fier necesare navei. O scară separată ducea din curte sus la etaj către o serie de camere dispuse în jurul a două laturi ale curții. Aici, unde au locuit proprietarii originari, m-am instalat acum eu. Fiecare din cele patru camere spațioase avea alături o cameră mică, potrivită pentru a fi folosită ca baie sau bucătărie, și chiar în lunile cele mai fierbinți, pereții groși de aproape un metru păstrau camerele răcoroase, în timp ce o briză ușoară se filtra prin obloanele din lemn. Ferestrele dădeau spre lagună, unde vedeam capetele broaștelor țestoase care se bălăceau în apa călduță. Cam pe la mijlocul distanței dintre casă și lagună, terenul plat acoperit cu nisip se arcuia ușor, formînd un mic dîmb în-

coronat de rămăşiţele unei fortăreţe crenelate, iar în spatele acesteia se contura linia dealurilor care despărţeau Sur-ul de deşertul Wahiba. De cele mai multe ori, seara colinele îndepărtate dădeau orizontului o culoare viorie purpurie, cînd soarele se lăsa la asfinţit.

Pe scurt, casa era magnifică şi încercai o adevărată plăcere să o poţi readuce la vechea glorie de gospodărie plină de viaţă, înfloritoare. Cămăşile verzi au trudit vreo zece zile pentru a o pune la punct. Cînd au sosit, condiţiile în care se afla erau lamentabile : prin camere păşteau capre, praful şi murdăria domneau pretutindeni, pînă şi o vacă era priponită într-un colţ al curţii. Cămăşile verzi au măturat şi curăţat. S-au adus cinci camioane încărcate cu coral sfărîmat de pe plajă, care a fost apoi împrăştiat în curte. Dharamsey a trimis trei duzini de cadre metalice pentru paturi şi cîteva camere au devenit dormitoare. În camerele de la etaj am pus pe jos covoraşe şi perne, în stilul tradiţional, căci ar fi părut o adevărată insultă adusă eleganţei clădirii să faci altfel. S-au folosit trei sferturi de tonă de lapte de var pentru a spoi pereţii pe din afară, şi pe dinăuntru. Uşile mari de la intrare au fost răzuite şi date cu ulei. Prin eforturile noastre am reuşit să transformăm marea casă. Ca să sărbătorim evenimentul, am făcut o petrecere pentru cămăşile verzi. În răcoarea serii, sub un cer ca de catifea, oamenii păreau nişte licurici pe cînd atîrnau felinare în jurul pereţilor curţii. O singură fîşie de lumină lucitoare se strecura afară de sub uşa bucătăriei, unde cei doi bucătari indieni care îi angajasem în Sur preparau pui cu *curry* *, în timp ce lumina punea în evidenţă curbele arcelor şi nişelor din curte. Singurele zgomote care se auzeau erau conversaţia în şoaptă a oamenilor şi tîrşîitul picioarelor pe coral.

* Condiment indian.

Această impozantă casă mai avea și un alt avantaj : se afla destul de aproape de locul unde mi-am propus să construiesc nava, ca oamenii să poată merge la lucru pe jos, dar prea departe ca să o șteargă neobservați în timpul zilei înapoi spre dormitoarele lor. Devenisem precaut în privința muncitorilor pe care îi foloseam. Locul ales nu era decît un dîmb puțin mai înalt pe plajă și îl reperasem împreună cu alte două ca fiind singurele posibile pentru șantier. Nu am fost deloc surprins cînd mi s-a spus că acestę locuri erau exact acelea unde constructorii navali din Sur își făureau altădată marile lor nave. Locul meu avea însă un mare dezavantaj — se inunda în timpul mareelor de primăvară. În zilele de demult faptul nu prezenta importanță. Meșterii de atunci așteptau pînă cînd mareea se domolea și apoi se întorceau la lucru. Eu nu puteam să-mi permit să pierd nici o zi de lucru. Eram în competiție cu timpul pentru ca nava să fie gata la a zecea aniversare a zilei naționale a Omanului, la mijlocul lui noiembrie, și calculasem că pentru a putea lucra neîntrerupt era necesară o platformă de vreun metru înălțime, ca nava să fie astfel deasupra nivelului mareei.

Construcția acestei platforme a constituit un exemplu în privința vitezei și a eficienței cu care se puteau aranja la nevoie lucrurile în Oman. În prima zi m-am dus la Mascat la Ministerul Planificării în vederea obținerii permisiunii pentru construcția platformei. Am primit aprobarea în 24 de ore și m-am dus la o mare firmă de construcții ale cărei vehicule le văzusem lucrînd în deșert, lîngă Sur. I-am întrebat dacă ar putea să mă ajute în această problemă. Desigur că puteau. Directorul lor a făcut o schiță pe spatele unui plic și a estimat că erau necesare 300 de tone de pietriș pentru construirea platformei. Tot ceea ce m-a rugat să fac a fost să marchez locul cu țăruși. Mi-a promis că în trei zile mașinile lui vor fi acolo.

M-am întors la Sur pe țărm. Chiar în mijlocul spațiului unde urma să fie construită platforma se afla o baracă șubredă, improvizată din foi de placaj, pe care era o reclamă jupuită pentru băuturile gazoase locale. Această baracă strîmbă aparținea unor mecanici din Sur care reparau motoare de bărci și ei țineau acolo o mulțime de unelte ruginite, părți stricate din motoare, cutii de unsoare, zdrențe de tot felul, petice vechi adunate și puse bine pentru cînd ar putea fi de folos. Am discutat cu cei doi mecanici. Cum terenul aparținea ministerului, i-am întrebat dacă ar avea ceva împotriva mutării barăcii lor la cîțiva metri mai departe, într-un loc mai bun pe care să și-l aleagă, așa încît să-mi pot construi platforma. Cei doi au fost foarte binevoitori. Nu era nici o problemă. M-au asigurat că-și vor muta baraca în ziua următoare. I-am sfătuit să o facă neapărat, căci în trei zile vor sosi camioanele. Au spus că nu-i nici o problemă, se va face.

În ziua următoare baraca era neclintită la locul ei. Nu fusese mișcată nici un centimetru și nu se vedea nici urmă de vreo activitate. L-am găsit pe unul dintre mecanici și i-am vorbit. L-am prevenit că trebuie să încep lucrul la platformă peste două zile, căci camioanele cu pietriș fuseseră angajate. „Nici o problemă, nici o problemă, — m-a asigurat — baraca va dispărea mîine".

Ziua a doua era exact ca și prima. Baraca tot pe loc se afla, nemișcată.

În a treia zi i-am găsit pe cei doi mecanici lîngă baracă, întinși la soare, fumînd și pălăvrăgind. Le-am spus că vor sosi chiar în acea dimineață camioanele cu pietriș, iar baraca lor era în mijlocul pătratului însemnat cu țărușii mei. Au ridicat din umeri. Era limpede că nu credeau că se va întîmpla ceva așa de repede. M-am dus acasă pentru a lua micul dejun și cînd m-am întors o oră

mai tîrziu i-am găsit pe cei doi mecanici foarte agitați. Deasupra barăcii lor se profila o mașină uriașă, atît de mare încît șoferul, cu capul înfășurat într-un fular și cu ochelarii de protecție asemănători celor ai unui astronaut, nu părea mai mare decît o păpușă. Vibrațiile motoarelor imensei mașini păreau că zguduie construcția șubredă și totul în jur era acoperit de un val de praf provenit din cele 15 tone de pietriș pe care uriașul le răsturnase. Cei doi mecanici erau înnebuniți. „Opriți mașinile" — se rugau ei. „O vom muta în această dimineață. Baraca noastră va fi îngropată. Vă rugăm, chemați o macara să ne ajute". Le-am spus că nu exista nici o macara disponibilă și oricum era prea tîrziu. De-a lungul drumului care mergea spre acest loc vedeam valuri de praf, pe măsură ce basculante uriașe soseau descărcînd tone de pietriș. M-am oferit să le mut baraca. „Da, orice, orice", au spus, și cel mai în vîrstă dintre ei și-a aruncat turbanul la pămînt și a început să se bată cu pumnii în cap. Le-am făcut semn celor douăzeci de cămăși verzi ale mele, care urmăreau spectacolul cu rînjete pînă la urechi. Veseli, au luat-o la fugă spre baracă și au năvălit înăuntru. Asemenea unor furnici care salvează ouăle dintr-un mușuroi dărîmat, cămășile verzi au reapărut, ducînd în mîini diferite bucățele de obiecte și piese mecanice ruginite, salvîndu-le de la pericol. Încă un drum și cabana a fost golită. Cămășile verzi au revenit cu baroase. Bang, bang, bang ! și acoperișul din tablă ondulată a zburat. Alte zgomote și pereții din placaj au căzut întocmai ca cei ai unor case din cărți de joc. Cîte cinci cămăși verzi la fiecare latură au luat un perete și diferite părți ale barăcii și au pornit-o repede ca niște insecte cu multe picioare. Stîlpii din cele patru colțuri au fost dislocați și douăzeci de minute mai tîrziu baraca dispăruse.

Convoiul de basculante gigantice continua în mod inexorabil să transporte material şi să-l descarce cu zgomote asurzitoare şi apoi, sforăind, se întorcea în deşert. Un buldozer şi-a coborît zăngănind lama şi a început să împrăştie şi să preseze pietrişul. Pretutindeni nori de praf, zgomot şi balamuc. Patru ore mai tîrziu buldozerul a împins ultima cantitate de pietriş la locul respectiv şi, condus de o cămaşă verde, s-a retras încet spre a fi legat de marea chilă a navei. Întorcîndu-se cu grijă pe platformă, buldozerul a tras după el chila, a aşezat-o în poziţie şi a plecat. Întreaga operaţie de amenajare a şantierului a durat trei zile şi jumătate de la început pînă la sfîrşit. Am dobîndit şi o poreclă pe litoral. De atunci toţi cei care lucrau acolo mi-au spus *Domnul Alyom*, adică *Domnul Astăzi*. Se glumea că nu mai avea rost să mă întrebe cineva cînd doresc un lucru să fie făcut, căci întotdeauna spuneam : „astăzi". Cei doi mecanici care fuseseră mutaţi erau încîntaţi. Cămăşile verzi le făcuseră la loc baraca, acum se aflau deasupra nivelului mareei, pe propria lor platformă de pietriş în miniatură, la circa 270 metri depărtare de locul unde fusese cu opt ore mai devreme. Platforma de lucru a fost gata în ziua de Anul Nou 1980 şi a reprezentat cadoul cel mai frumos pe care l-aş fi putut dori în acea zi.

De îndată ce piesa pentru chilă, lungă de 15,8 metri, a fost aşezată pe butuci de lemn îngropaţi în pietriş, Hoodaid, constructorul şef de nave din Oman, a întrebat dacă el şi colegii lui ar putea sacrifica o capră ca să aducă noroc noului vas. Auzisem că în unele comunităţi arabe, dacă o femeie stearpă sare peste chila unei nave va putea avea copii. Constructorii de nave spun însă că aduce ghinion vasului şi încearcă să ţină femeile la depărtare. Nu am ştiut niciodată ce gîndeau Hoodaid şi oamenii lui despre această credinţă, dar am observat că puseseră o

pază la chilă peste noapte. În dimineaţa următoare au cumpărat o capră de la un beduin şi cu sîngele animalului au uns chila. Carnea a constituit un adevărat ospăţ pentru lucrători. Mai apoi i-am chemat pe Hoodaid şi pe cei doi constructori indieni pentru a discuta planurile lui Colin Mudie. În mod obişnuit nici Hoodaid, nici cămăşile verzi nu ar fi folosit planuri pentru a construi o navă. Ei lucrează după ochi şi din experienţă. Dar Hoodoid nu construise încă o corabie de tipul *boom* cu pînze, ci numai din acelea ale căror chile fuseseră adaptate pentru a fi conduse cu motor, iar pe de altă parte desenele lui Colin Mudie erau bazate pe date culese în mod laborios din texte istorice şi din observaţiile mele privind navele cusute pe care le examinasem pe ţărmul Mării Arabiei.

În timp ce studiam desenele tehnice, am descoperit că unul din lucrători nu numai că a înţeles desenele lui Colin Mudie, dar era şi în măsură să le pună în aplicare. Aceasta a reprezentat un dar nemaipomenit, însă deloc surprinzător, căci omul era din insulele Minicoy. El se numea Mohamed Ismail şi se afla la Sur din întîmplare. Ali Manikfan, „perla" mea, îmi recomandase iniţial pe tatăl lui Mohamed, Ismail, pentru a fi maistrul meu, căci membrii familiei sale erau renumiţi în Minicoy ca lucrători specializaţi în construcţia de nave. Cînd, şi-a făcut apariţia Ismail, aducîndu-şi fiul cu el, s-a văzut de fapt că acesta din urmă era cel care moştenise talentul familiei. Mohamed s-a dovedit a fi un meşter înnăscut. Nu avea încă 40 de ani, dar era dotat cu o mare siguranţă şi putere de percepţie, astfel încît celelalte cămăşi verzi îl considerau în mod firesc conducătorul lor. Ochiul lui Mohamed a delectat imediat o curbură aproape imperceptibilă în piesa chilei. Era atît de puţin vizibilă încît nici eu nu o puteam distinge uşor. Dar lui Mohamed îi plăcea ca lucrurile să fie perfecte. A spus la patru cămăşi verzi să sape o groapă mare sub

locul unde era defectul, a îngropat un bolovan în acea groapă și, folosindu-l ca punct de sprijin, a înfășurat o frînghie groasă în jurul chilei, a strîns-o cu ajutorul unei bare, pînă cînd chila a devenit complet plată și numai atunci a fost satisfăcut.

Chiar de la primele discuții tehnice, Hoodaid și-a dat seama de iscusința lui Mohamed. Au vorbit amîndoi cum să potrivească piesele masive ale provei și pupei la chilă și după ce au desenat cîteva schițe pe nisip au fost total de acord. Cămășile verzi au tăiat în lemn un șanț de îmbinare complicat, o etravă lungă de aproape 11 metri a fost fixată în locul respectiv și în momentul acela am văzut pentru prima oară cît de priceput este Mohamed în meseria lui. Lemnul pe care-l alesesem pentru etambou ne lipsea ; făcea parte din cheresteaua lăsată în India în mod deliberat de către pungașii de pe *Ali Mohamed.* Dar Mohamed Ismail nu s-a neliniștit. A căutat cu grijă în mormanul de cherestea, a măsurat mai multe bucăți și m-a anunțat că ar putea împreuna două grinzi, formînd astfel un etambou nou. Calculase chiar cu ce să înlocuiască aceste grinzi în locurile care le erau destinate. Cît despre restul materialului lemnos care lipsea, Mohamed Ismail a făcut un plan cum ar putea să-l înlocuiască prin planșe și grinzi destul de scurte pentru a fi potrivite în interiorul unor containere mari, iar neobositul Dharamsey Nensey a aranjat o livrare destul de complicată din India cu ajutorul prietenilor săi din Dubai și Bombay.

În următoarele cîteva zile am început să-mi dau seama cît de grea avea să fie munca pentru realizarea corpului navei. Nava trebuia să fie construită asemenea cojii unui ou, adică se cerea să punem planșele la locul lor și să formăm curbele complexe ale cocii, mai înainte de a fixa coastele interioare de sprijin. Rațiunea acestei tehnici indirecte era simplă. Nu am fi putut coase scînduri în inte-

rior dacă ar fi fost coastele în cale ; acestea trebuiau răsucite şi curbate, înainte de a fi aşezate în poziţia lor şi cusute. Era o metodă folosită în construcţia navelor în Europa cu trei sute de ani în urmă, fiind în mare parte abandonată acum pentru că se dovedea dificilă, delicată şi dura mult.

Iată-ne acum pregătindu-ne să construim în acest fel o mare corabie comercială. Dificultatea acestei sarcini s-a simţit chiar de la prima scîndură pe care am încercat să o potrivim. Planşa era lungă de numai 3,6 metri şi constituia chiar centrul secţiunii galboardului, prima scîndură de lîngă chilă. Dar această bucată de lemn era groasă de 7,6 cm şi ne-au trebuit patru zile să o răsucim, cizelăm şi încovoiem pentru a-i da curbura exactă. Apoi a fost necesar să netezim capătul chilei, răzuind milimetru cu milimetru pentru a o potrivi perfect. Cu ajutorul unui burghiu am făcut un şir de găuri necesare împunsăturilor de mînă şi am fixat în mod temporar scîndura de chilă cu piroane din lemn. În cele din urmă Mohamed s-a declarat satisfăcut. Prima scîndură era gata acum pentru a fi cusută. Asemenea maiştrilor zidari ai marilor catedrale medievale care îşi săpau numele pe piatra temeliei, Mohamed s-a aplecat peste scîndură şi cu creionul a scris ora, ziua şi anul cînd a fost plasată prima scîndură de bordaj a navei. Era ora 3 în după-amiaza zilei de 4 februarie 1980.

Ca la un semnal se contură acum o priveliştе ciudată de-a curmezişul întinderii de nisip care ducea spre casă. Vreo 12 frînghieri mergînd în monom purtau pe umeri ceea ce părea un lung piton. Dar apoi s-a văzut că era un cîrnat subţire şi lung de aproape 16 metri din coji de nucă de cocos aşezate cap la cap, înfăşurate cu sfoară, formînd un fel de înveliş de grosimea unui furtun pentru incendii. Acest „piton" a fost aşezat în unghiul dintre

chilă și prima scîndură din interiorul cocii. Au înfășurat apoi o sfoară groasă din coajă de nucă de cocos pe toată lungimea „pitonului", trecînd-o de la un capăt la celălalt pînă cînd l-au acoperit în întregime. Era o operație foarte precisă — trebuia să fie un număr exact de sfori întinse în mod egal. Cînd Kasmikoya, frînghierul șef, a fost gata, a împărțit oamenii în perechi, unul înăuntru, altul afară. Cel dinăuntru trecea un fir de sfoară din fibră de nucă de cocos, de cea mai bună calitate, printr-o gaură în scîndură, înapoi prin gaura opusă din chilă în jurul „pitonului" și din nou afară. Acolo venea rîndul celui care stătea în exterior. Acesta răsucea sfoara în jurul unei pîrghii din lemn tare, își sprijinea piciorul de chilă și o trăgea cît putea mai strîns. Partenerul lui pe partea dinăuntru bătea ușurel sfoara pentru a fi cît mai întinsă, apoi cu un ciocănaș lovea „pitonul" ca să comprime fibrele de nucă de cocos. Sfoara devenea mereu mai întinsă, „pitonul" era treptat, treptat presat, micșorîndu-se din ce în ce mai mult, pînă cînd nu mai putea fi comprimat. Împunsătura era temporar închisă cu un cui de lemn și apoi întregul proces reîncepea cu următoarea pereche de găuri. Echipele de oameni se mișcau în sus și jos, trăgînd într-un ritm constant, bătînd și lovind. Împungînd de cîte trei ori pe o parte și pe alta, au legat împreună scîndura, chila și „pitonul" și în cele din urmă ultimele împunsături au fost astupate cu fibră de nucă de cocos. Le-a trebuit o bună bucată de zi, dar cînd au terminat, „pitonul" devenise tare și țeapăn ca o suliță de lemn, iar prima scîndură fusese bine prinsă la locul ei. Constructorii de nave din Sur s-au adunat în jurul ei și au atins cu mîinile cusăturile : *„Tamam, mazboot.* Bun, corect", murmurau ei cu admirație, aprobator.

Frînghierii formau un grup ciudat. Stăteau separați de celelalte cămăși verzi, poate pentru că erau mai timizi

sau pentru că veneau din aceeaşi insulă şi preferau să fie toţi laolaltă. Aceşti insulari aveau reputaţia în India de a fi total lipsiţi de energie şi era adevărat că cei mai mulţi dintre ei se mişcau cu o încetineală deliberată. Şi totuşi, lipsa lor de iuţeală era doar aparentă. Am observat că se aflau în pas cu lucrul tîmplarilor. Cînd o scîndură era gata pentru a fi cusută, erau şi ei gata cu „pitonul" lor, avînd pregătite lungimea exactă de sfoară şi cuiele, iar cînd frînghierii fixau ultimul cep de coajă de nucă de cocos, tîmplarii terminau de pregătit scîndura următoare pentru ei. Abdullakoya, fratele lui Kunhikoya şi în acelaşi timp imaginea lui fidelă, era forţa conducătoare în rîndurile frînghierilor. Mereu nemulţumit, el se plîngea tot timpul şi le ţinea predici celorlalţi cu o voce răsunătoare care putea fi auzită perfect în toată curtea marii case şi arareori ar fi fost impresionat de lîncezeala tovarăşilor săi. Mai mult de jumătate din frînghieri erau oameni între cincizeci şi şaizeci de ani, ceea ce însemna o vîrstă foarte înaintată după normele insulei lor, unde durata vieţii era mai puţin de cincizeci de ani. Localitatea Sur trebuie să li se fi părut foarte ciudată cu invazia de binefaceri moderne, ca automobile şi televizoare. Am observat că nici tinerii din Agatti habar nu aveau cum merge un telefon. Cînd s-a deranjat o linie telefonică i-am cerut „perlei" mele să-mi spună care dintre muncitori se căţăra cel mai bine într-un cocotier. El mi-a indicat un tînăr vînjos din Agatti. Am mers împreună pe plajă, urmărind stîlpii telegrafici, pînă cînd am detectat defectul : era un fir rupt. Dar cel din Agatti nu legase niciodată în viaţa lui două capetele de sîrmă, aşa că i-am făcut o demonstraţie de cum se repară firul. El s-a îndreptat apoi spre stîlpul de telegraf, a scos nu ştiu de unde o coardă de nucă de cocos, a făcut un laţ, şi-a trecut piciorul prin el, apucînd stîlpul cu amîndouă mîinile, şi-a lipit piciorul de el şi cît ai clipi

s-a cățărat ca și cum s-ar fi plimbat pe stradă. Cînd a ajuns în vîrf, unde părea că se simte foarte la îndemînă, a făcut legătura necesară.

— E impresionant, am remarcat eu față de Ali.

Cu un aer de dispreț, acesta a declarat :

— Nu ar fi trebuit să aibă nevoie de frînghie. Nu e exersat. Oricare din insulă poate face ce a făcut el.

Tîmplăria necesară navei era tot atît de grozavă ca și cusutul ei. Constructorii de nave arabi, conduși de Hoodaid, au fost cei care au executat cadrele principale ale vasului. Stăteau sub o prelată care îi apăra de soare, cioplind cu tesle ascuțite grinzi de cîte 15 cm lățime din lemnul pregătit în acest scop. Ca de obicei, lucrau după ochi, într-o manieră liberă, complet degajați. Erau opusul cămășilor verzi. În interiorul unui adăpost din stuf pe care-l construisem pentru a avea umbră în jurul chileĭ, tîmplarii cu cămăși verzi lucrau cu o frenezie greu de imaginat a fi posibilă în bătaia acelui soare. Fie că ar fi cioplit o bucată de lemn groasă sau o șipcă foarte subțire pentru o articulație delicată, nouăzeci la sută din munca cămășilor verzi era făcută cu dalta și ciocanul, căci acestea erau uneltele lor. Arareori și fără tragere de inimă ar fi luat o rindea. Unealta lor era dalta din fier moale și cu aceasta făureau minuni. Puteau să cioplească o scîndură dîndu-i cele mai delicate curburi sau puteau să-i facă unei vergi de 18 cm un vîrf ascuțit ca și cum ar fi fost dată la un strung uriaș. Erau meșteri a căror castă originară din India fusese cea a tîmplarilor. Părinți, bunici, străbunici, nenumărate generații înaintea lor, toți au fost tîmplari. Cînd erau copii nu s-a pus niciodată problema că vor fi și ei tîmplari. Dar de îndată ce au fost destul de mari ca să ia în mînă o unealtă, s-au apucat de lucru. Acum, oameni maturi, lucrau ca niște mașini bine unse. Ca și cum Mo-

hamed le dăduse un anumit lucru de făcut, îi pusese în priză şi îi lăsa aşa pînă cînd terminau sau le spunea el să se oprească. Nici un fel de activitate nu-i plictisea, oricît de mult s-ar fi repetat, oricît de greu ar fi fost, nimic nu i-ar fi abătut de la lucru. Cea mai mare parte a timpului nici nu se uitau la piesa pe care o aveau în mînă, după cum nu-şi aruncau privirile spre vîrful daltei mai înainte de a pătrunde în lemn. În timp ce lucrau puteau întoarce capul, puteau vorbi cu prietenii din jur sau privi spre ceilalţi din adăpostul unde lucrau, dar ciocanul care nu era urmărit se ridica şi cădea cu precizie, lovind exact în daltă, niciodată pe alături, pe cînd eu aşteptam nervos să văd producîndu-se o lovitură greşită care ar fi strivit un deget. Nu s-a întîmplat niciodată nimic.

Acurateţea de care trebuiau să dea dovadă tîmplarii a fost într-adevăr extraordinară. Deoarece coca era cusută, nu putea fi călăfătuită, adică nu era posibil să se introducă material în orice crăpătură mică dintre scînduri mai înainte ca nava să fie lansată, cum se obişnuieşte în mod normal cînd se construiesc mari vase din lemn. A introduce un material ar însemna să se întindă cusăturile, iar scîndurile s-ar îndepărta. Astfel, înainte de lansarea navei, coca trebuia să aibă forma unei scoici perfecte. Asta însemna ca scîndurile să fie puse strîns margine lîngă margine, nici un fir de păr să nu poată trece printre ele de-a lungul unei porţiuni lungi de vreo 24 de metri. O asemenea realizare era considerată de unii ingineri europeni, veniţi la faţa locului, virtual imposibilă, iar confecţionarea vasului pe un şantier european ar fi fost extrem de scumpă, căci se impunea o atenţie extraordinară pentru fiecare amănunt. Ca să se dobîndească acurateţea necesară, fiecare scîndură a fost aşezată la locul ei de cel puţin trei ori înainte de a fi cusută definitiv. Înainte de fiecare încercare, tîmplarul presăra o pudră albastră pe marginea

uneia dintre scînduri, alătura cele două scînduri și le separa apoi, ca să observe unde a trecut praful albastru dintr-o parte în alta, indicînd astfel cea mai mică imperfecțiune. Numai cînd cele două suprafețe se potriveau perfect, permitea Mohamed să se treacă la faza finală : un strat subțire de rășină de copac topită era aplicată pe amîndouă fețele lemnului și o singură fîșie de muslin subțire era întinsă pe rășina încă neuscată, ca să fie inserată între cele două scînduri cînd aveau să fie presate împreună, gata pentru a fi cusute. Ca un ultim control, Mohamed avea să ia marginea care ieșea în afară a fîșiei de muslin și o trăgea cu putere. Dacă pînza luneca, el cerea atunci ca lucrarea să fie făcută din nou. Un inginer care a vizitat șantierul nostru, a calculat că această lucrare cerea o acurateță de mai bine de 1/16 mm pe toată lungimea scîndurii.

Consecința acestei griji atît de deosebite era numărul de ore necesar construirii navei. A coase un vas reprezenta o operație poate de două ori mai lentă decît construirea obișnuită de nave în care se foloseau cuiele. Cel mai bun constructor naval din India socotise că sînt necesare optsprezece luni pentru a coase părțile componente ale unui vas, iar după ce prima scîndură a fost fixată la Sur, criticii locali au apreciat că vor trece doi sau trei ani pînă cînd vom putea lansa nava noastră. Dar nimeni nu a ținut seama de munca atît de stăruitoare a cămășilor verzi, care au înțeles să depună eforturi maxime tot timpul asemenea unor alergători la maraton. Începeau lucrul la ora șase dimineața cu o vigoare și un entuziasm care douăsprezece ore mai tîrziu, cînd se apropiau de sfîrșitul zilei de muncă, nu păreau să fi scăzut. Uneori, fără să le ceară nimeni, lucrau pînă la ora nouă seara. Niciodată nu ar fi plecat unul înaintea altora. Dacă unul dintre ei nu-și terminase lucrul, toți ceilalți unsprezece

stăteau să-l ajute și apoi se întorceau acasă pe întuneric, în grup. În căldura de la Sur care te vlăguia, cămășile lor erau ude de le storceai. După vreo jumătate de oră de lucru cei mai mulți dintre ei erau atît de transpirați, încît ai fi zis că atunci ieșiseră din apă. Am stăruit să ia tablete de sare, dar și așa unul sau doi au leșinat de extenuare, căci lucrau pînă cădeau.

Oricît de surprinzător ar putea să pară, dar arătau bine, s-au îngrășat chiar. Ca și mașinile care au nevoie de carburanți, mîncau de stingeau. În fiecare zi luau de două ori micul dejun și aveau un prînz copios și o cină la fel. De două ori pe zi fiecare dintre ei consuma o farfurie cu un diametru de aproape 50 cm, plină ochi cu orez. Dacă nu aveau aceste cantități de mîncare, ritmul lor de lucru scădea. Munceau cîte zece ore pe zi, șase zile pe săptămînă. Și totuși, atmosfera în șopronul unde lucrau era foarte veselă. Într-o zi bună de lucru treceau cu mare viteză de la o lucrare terminată la alta. Făceau mereu glume și rîdeau, iar veselia lor era molipsitoare. Zgomotul pe care-l produceau reprezenta dovada entuziasmului lor. Bocănitul ciocanelor de lemn ale frînghierilor se amesteca cu zgomotul produs de ciocanele tîmplarilor, care putea fi auzit la o distanță de o milă peste nisipuri. Erau zgomote viguroase, neregulate, de lovituri rapide, pe care le-am mai auzit în șantierele de la Beypore, unde poate mai bine de vreo două duzini de vase de lemn erau construite de trei sau patru sute de oameni. La Sur, acum, același zgomot răsuna mult mai stăruitor și mai puternic și nu se construia decît o singură navă, la care lucrau treizeci de oameni. Fiecare tîmplar și-a evidențiat repede personalitatea și și-a primit porecla, pentru că numele lor adevărate erau un imposibil amestec de silabe în limba malayalam de pe coasta Malabar, atît de greu de pronunțat. Picior mare era cel mai solid dintre tîmplari, un om ma-

siv, puternic, din şantierele navale de la Beypore, care în mod inevitabil lucra alături de cel mai mic dintre tîmplari, pe care l-am numit pe dată Prichindel cel puternic. El era cel mai scund şi avea turbanul cel mai impozant, însă şi surîsul cel mai larg dintre toţi tîmplarii şi, cum sărea peste scînduri ca să-şi distreze tovarăşii, îmi amintea de Rumpelstilzchen *. Urma apoi un tîmplar serios, liniştit, căruia îi spuneam Cel din Yorkshire. Întotdeauna înainte de a-şi începe activitatea se uita cu foarte multă atenţie la lucrul său, vorbea arareori şi nu se oprea pînă cînd treaba nu era terminată. Chiar şi cel mai tînăr dintre tîmplari care venise ca ucenic ajunsese la terminarea cocii să fie bine pregătit şi cu experienţă.

Ziua noastră obişnuită de lucru începea la ora cinci, de cum se iveau zorile, cu chemarea la rugăciunea de dimineaţă, la moscheea de alături de casa cea mare. Din balconul camerei mele auzeam cocoşii cîntînd şi sunetele răguşite scoase de caprele care căutau de mîncare sub fereastra mea. Caprele mîncau gunoaiele şi ţineau aleea curată. Sunetele următoare erau pompatul ritmic al petrolului lampant de către bucătarii care pregăteau maşina de gătit pentru micul dejun, iar în timp ce mă spălam, auzeam bîzîitul a două bărci cu motor, două *sambukuri* care treceau în josul canalului spre locul de pescuit. O lovitură într-o tavă anunţa că prima gustare de dimineaţă era gata. Aceasta consta dintr-un castron cu orez şi linte pentru fiecare om. Apoi la şase ieşeam pe balcon şi suflam de două ori într-un fluier pentru adunare. Cămăşilor verzi le plăcea aceasta foarte mult ; ieşeau din dormitoare şi îşi adunau uneltele, strigînd pentru a-i grăbi pe inevitabilii întîrziaţi. Aşa cum se cuvenea rangului său, maistrul

* Piticul din basmul cu acelaşi nume, cules de Grimm din folclorul german.

Mohamed apărea din dormitor un minut mai tîrziu decît ceilalți și traversa curtea cu un pas hotărît, ca să mă întîlnească la capătul scărilor și să discutăm programul de lucru. Apoi mă interesam dacă cumva cineva era bolnav, deși repertoriul meu medical se limita la aspirină și laxative. Dacă era vorba de ceva mai serios, se impunea o călătorie la dispensarul din oraș, mai tîrziu.

Mohamed anunța cu glas tare programul de lucru și își alegea oamenii de care avea nevoie, apoi cămășile verzi porneau la lucru prin ușa mică din marea poartă dublă, ca piticii din *Albă ca Zăpada*, mai ales atunci cînd aveau în fruntea lor pe Prichindel. Lucrau pînă la nouă și jumătate dimineața, cînd cei doi bucătari apăreau mergînd prin nisip spre locul unde oamenii munceau, purtînd pe cap oale mari pline cu mormane de clătite aurii-cafenii, cîte trei-patru pentru fiecare, și alte porții de orez și fasole. A doua gustare de dimineață dura o jumătate de oră și apoi munca continua pînă la vremea prînzului condimentat cu *curry*, care se lua acasă, urmat de o mică siestă, pentru a evita timpul zilei cînd era căldura în toi. O lovitură puternică cu o vergea de fier într-un butoi cu benzină îi trezea la ora două pe cei care dormeau și apoi continuau lucrul pînă la ora cinci, cînd erau liberi să se oprească. Dar adesea preferau să stea pînă la șase sau șapte seara, după care se întorceau acasă obosiți morți, se spălau, apoi se așezau cu picioarele încrucișate în curte pe rogojini, și luau o a doua doză masivă de *curry*. La opt jumătate seara dormeau tun. Vineri oamenii își spălau lucrurile, scriau acasă sau se duceau să pescuiască. Nu-i interesau distracțiile, căci veniseră în Oman să cîștige bani grei pentru familiile lor din India și puneau banii de-o parte cu grijă pentru ziua cînd aveau să se întoarcă acasă.

Cămășile verzi primiseră acum întăriri prin venirea unui al treilea grup de recruți. Toți din acest grup erau

din Minicoy, insula lui Mohamed și a „perlei" mele. Aceștia erau buni la toate, puteau să lucreze puțin la tîmplărie, se pricepeau să dea o mînă de ajutor și la frînghii, dacă era necesar, dar nu aveau aceeași dibăcie ca și profesioniștii, care lucraseră toată viața lor în asemenea specialități. Ei erau marinari care lucrau pe uscat, mutau grinzile, așezau materialele, reparau baraca unde se lucra, construiau eșafodajul din jurul navei și așa mai departe. Asemenea celor mai mulți marinari, puteau să facă aproape orice, să mînuiască pînă și singurele unelte pe care le foloseau la construcția navei, burghiele de mînă cu care se făceau în scînduri găurile pentru împunsături. Marinarii din Minicoy manipulau și fierăstrăul bandă indian atît de înspăimîntător, utilizat pentru a fasona conturul brut al coastelor navei. Acest fierăstrău era o născocire monstruoasă, o amenințare continuă pentru oameni, căci marile roți cu spițe se învîrteau nebunește, iar lama lor era sudată simplu pe un foc de cărbuni. Mă temeam că într-o bună zi va zbura și va tăia vreo mînă sau vreun picior. Dar, ca și lovitura greșită a ciocanului tîmplarului, nu s-a întîmplat niciodată nimic.

Februarie a fost luna cea mai grea. Un vînt aspru sufla dinspre nisipurile Wahiba printre dealurile din spatele Sur-ului, bătînd de-a curmezișul șantierului. Baraca noastră din stuf scîrțîia și gemea prinsă în rafale. Oamenilor le intra nisipul în ochi în timp ce stăteau cu privirile ațintite asupra lucrului. A izbucnit și un mic foc, cînd cărbunii aprinși au fost purtați de vînt în stuf. Cămășile verzi au format repede un lanț și au aruncat găleți cu apă pentru a stăvili flăcările, mai înainte ca să se întețească. Dar pentru noi a fost un avertisment, căci ne-am dat seama cît de repede se putea nimici totul. Stricăciunile cele mai mari produse de vînt au fost aduse scîndu-

rilor navei. Pentru a obține curbura exactă, înmuiam lemnul cu ajutorul aburilor într-un recipient special pe care îl confecționasem noi. Apucam scîndura cu mîna înfășurată în sac și o aruncam într-un locaș făcut în pămînt. Acolo cei din Minicoy o apucau cu o pîrghie terminată cu două brațe asemenea unui mare diapazon și o îndoiau cu troliuri aranjate astfel ca să răsucească scîndura în forma necesară. Scîndurile scoteau tot felul de scîncete și scîrțîituri sub tensiunea la care erau supuse, iar dacă ai fi pus mîna pe punctele de presiune ai fi putut simți căldura care emana din lemnul torturat. Dar cînd bătea vîntul dinspre deșert, le usca atît de repede încît unele crăpau, despicîndu-se apoi cu o pocnitură puternică, ceea ce însemna o dimineață întreagă de lucru pierdută. Îndoiam rînd pe rînd scîndurile dîndu-le forma necesară, plecam apoi la masă și cînd ne întorceam găseam că vîntul drăcesc sufla din nou, umiditatea scăzuse iar scîndura se încovoiase, schimbîndu-și forma pe care o doream. În aceste zile grele oamenii începeau să devină agitați, poate pentru că transpirația se usca atît de repede pe pielea lor sau poate pentru că alimentația era greșită. Păstrînd încă unele amintiri din remediile căpitanului Cook, le-am indicat să consume în fiecare zi chitre proaspete.

Acum mi se alăturase și Bruce Foster, un fotograf profesionist din Noua Zeelandă. Prima lui sarcină era să fotografieze fiecare etapă a construirii navei. Avea să fie probabil ultimul mare vas cusut care se mai făcea și doream să am o evidență completă a întregului proces. L-am cunoscut pe Bruce în Noua Zeelandă, în timpul unei călătorii în care țineam un ciclu de conferințe, și s-a oferit să ne ajute. De cîte ori plecam de la Sur la Mascat, Bruce prelua treburile ca adjunct al meu și supraveghea cămășile verzi. Înveterat călător, Bruce vizitase de două ori

India şi amîndoi ne deprinsesem foarte bine cu cămăşile verzi. Ştiam prea bine că erau lucrători excepţionali, dar nu ar fi rezistat în faţa unei posibilităţi de a pune la încercare naivitatea noastră.

Era o lecţie pe care o mai avea de învăţat încă un vechi prieten al meu, Trondur Patursson. Trondur a venit la Sur să-i ţină locul lui Bruce, cînd acesta a plecat în Noua Zeelandă, în vacanţă. De profesie pictor, Trondur făcuse parte din echipajul vasului *Brendan* şi locuia în insulele Feroe.

— Bine. E bine, a afirmat el aprobator în timp ce se urca prima oară pe piesa destinată provei. Cu barba lui mare şi stufoasă şi părul creţ arăta asemenea unui zeu norvegian al mării. Ştii, Tim, a continuat el, forma aceasta este aceeaşi cu a balenei, balena albastră, cînd înoată sub apă.

Soţia sa, Borgne, îl întovărăşea, ca şi fiul lor Brandur, în vîrstă de doi ani. Familia s-a instalat în casa cea mare. La început ofereau un spectacol ciudat cu pielea lor palidă de nordici, dar în curînd au dobîndit o culoare ca din Oman datorită soarelui care i-a bronzat. Au fost practici şi, pentru a le fi răcoare, au început să poarte îmbrăcăminte din Oman. Femeile din Sur care locuiau în casele din jur i-au dat lui Borgne şalvari şi o cămaşă, iar micuţul Brandur fugea de colo-colo îmbrăcat într-o *dishdasha* pe măsura lui, cu un turban de sub care îi ieşeau afară capetele roşii, arse de soare, ale urechilor. Trondur era fermecat de coloritul deşertului din jurul oraşului Sur şi la sfîrşitul săptămînii o pornea cu blocul de schiţe pentru a desena şi picta formele ciudate ale dunelor de nisip la răsărit sau la asfinţit, cînd razele joase ale soarelui schimbau contururile dunelor viorii şi ocru în umbre stranii.

L-am lăsat să supravegheze construcţia navei la Sur cînd am plecat la Londra, iar după cîteva zile cei mai şmecheri dintre cămăşile verzi au început să pună la în-

cercare posibilitățile de apărare ale lui Trondur. Cămășile verzi au găsit că era un om amabil, înțelegător, care nu zicea nimic cînd ei părăseau lucrul mai devreme și le accepta scuzele privind lipsa de materiale și unelte. L-au convins că trebuie să țină sărbătorile indiene, care erau multe, ca și pe cele ale Omanului. Ritmul lucrului a devenit îngrijorător de repede foarte lent, iar construcția navei înainta ca melcul. Dar instigatorii cămășilor verzi nu țînuseră seama de Borgne. Ea a tot urmărit și așteptat, pînă cînd situația a devenit intolerabilă și atunci a explodat ca o femeie furioasă din neamul vikingilor, a strigat la cei din Agatti, i-a certat pe bucătari care începuseră să o înșele la banii pentru rațiile zilnice și l-a ocărît cu asprime pe Mohamed pentru că nu urmărea îndeaproape lucrul oamenilor. Toate acestea mi le-a povestit Trondur cu un surîs evaziv, cînd m-am întors.

— Borgne, foarte supărată, mărturisi el. Acum, munca mult mai bine.

Astfel coca începea să crească și și-au făcut apariția unii vizitatori. Sayyid Faisal a venit să vadă cum progresează lucrul. Ministerul lui se dovedise a fi un patron ideal, ne lăsa în pace să ne vedem de treabă, în timp ce Dharamsey ne procura tot ceea ce ceream. O dată pe lună el ne trimitea un camion cu proviziile de bază : saci cu orez, fasole, pungi cu nucșoară, pachete lipicioase cu coriandru și bidoane cu ulei de nucă de cocos pentru gătit. Odată cu ele trimitea și un funcționar indian, care se așeza cu picioarele încrucișate în mijlocul curții, în timp ce cămășile verzi se înșiruiau ca să-și primească plata, iar cifrele sumelor încasate erau trecute cu cerneală roșie într-un registru mare sprijinit pe o pernă.

Se dusese vestea că o navă impozantă prinde forme pe plaja de la Sur și demnitarii provinciei începuseră să vină la fața locului. Cu pelerinele și pumnalele de argint,

erau figuri magnifice, însoțiți de escorta lor în ținută de ceremonie, purtînd puști prinse în banduliere impresionante de-a curmezișul pieptului și cartușe strălucitoare. Augustii vizitatori se suiau pe schele și își aruncau privirile jos, în adîncul navei și îi vedeam dînd din cap aprobator, *Tamam, Wayid gawi* — foarte rezistent. *Mazboot* — corect", declarau ei și atingeau cu mîna cusăturile cu sfoară de nucă de cocos. Noua navă căpăta reputație și în același timp începea să le trezească afecțiunea.

Printre vizitatori se afla și un bătrînel ca un spiriduș, cu o față scofîlcită, cam de vreo șaptezeci de ani cel puțin. Umbla anevoie, șchiopătînd, dar asta nu-l împiedica să se cocoațe pe schele, care acum ajunseseră de vreo 3,6 metri. De acolo lovea cu vîrful bastonului său încheieturile scîndurilor. Hoodaid, șeful constructorilor, mi-a spus că era Saleh Khamees, un căpitan de marină în rezervă, poate cel mai bun din Sur, și nimeni altcineva nu ar fi putut să-mi povestească mai mult decît acesta despre călătoriile comerciale de altădată. Așa că m-am dus la el acasă, în mijlocul orașului Sur și am petrecut cu Saleh Khamees o după-amiază încîntătoare. Acesta era echivalentul din Oman al unui lup de mare, cu povești năzdrăvane, tot atît de plin de entuziasm ca și un tînăr. Mi-a povestit cum a luat comanda primei lui nave, cînd nu avea decît 12 ani, la întoarcerea din India, cînd tatăl său, proprietarul navei, a murit pe mare. Băiatul de 12 ani a adus nava acasă și, începînd de atunci, timp de 40 de ani, a navigat regulat de două sau trei ori pe an în India. Saleh Khamees dădea din mîini agitat, iar ochii îi străluceau, pe cînd vorbea despre furtuni și naufragii, despre oameni salvați din apă, despre traversări record și cum, în cele din urmă, fiul său, care a luat conducerea navei cînd Saleh a devenit prea bătrîn, a eșuat pe coasta de sud a Omanului. Pierderea a fost totală. Nu au mai construit alt vas pentru a-l înlocui

pe acela, căci comerțul era mort. Dar Saleh păstrase vechile lui hărți și sextantul ca amintire. A cotrobăit prin boccelele și cutiile din camera lui și mi le-a arătat plin de mîndrie.

Una din poveștile pe care le-am ascultat a fost deosebit de interesantă. Plecînd din Sur, nava lui a fost prinsă într-o furtună puternică aproape de Ras al Hadd. Marea era foarte agitată și talazurile atît de înalte, încît nava se afla în pericol de a se scufunda, așa că a aruncat peste bord întreaga încărcătură pentru a ușura vasul și a-l face să plutească. L-am întrebat dacă nu s-a temut că s-ar fi putut răsturna. Mi-a răspuns că nu, căci păstrase în santină 6 000 kg de curmale pentru a o menține dreaptă. Mi-am notat cele spuse de el. Printr-o socoteală simplă îmi spusese de fapt, în linii mari, ce balast trebuia să pun în noua mea navă.

Saleh Khamees mi-a mai povestit de asemenea de ce marile case de pe țărm, asemenea casei în care locuiam, fuseseră părăsite și rămăseseră nelocuite. Această situație era rezultatul unei mari catastrofe petrecute cu o generație în urmă. Aproape întreaga flotă din Sur se întorcea acasă încărcată de la Zanzibar și tocmai cînd se apropiau de coasta Omanului s-a pornit o furtună violentă. Căpitanii s-au îndreptat spre adăpost lîngă insulele Kuria Muria, aruncînd acolo ancorele. Furtuna era atît de puternică, încît cablurile au fost smulse și întreaga flotă a naufragiat. Pierderile de vieți au fost cumplite. Se spunea că din vasul cel mai mare, *ganja*, care era mîndria portului Sur, s-au înecat mai mult de două sute de suflete. Bărbați, femei, copii, familii întregi au fost șterse de pe fața pămîntului, iar averile lor distruse odată cu navele. Proprietarii de vase din Sur nu s-au mai refăcut niciodată și multe familii au fost ruinate fără speranță de supraviețuire.

Familia Patursson putea să rămînă la Sur doar două luni și trebuia să-mi găsesc un nou adjunct. Pe cînd mă aflam la Londra, am primit o scrisoare din partea cuiva care dorea să realizeze un model exact la scară după barca din piele *Brendan* și îmi cerea planurile. Cererea era atît de amănunțită și dovedea că era vorba de o persoană specializată, încît l-am invitat să ne întîlnim ca să-i dau răspunsul. Era un american pe nume Tom Vosmer, un ursuleț din pluș cu o barbă stufoasă, foarte calm, dar ferm. Tom își ducea existența făcînd tot felul de lucruri, și în timp ce vorbeam cu el despre modelele de nave pe care le-a executat sau le-a reparat pentru clienții săi, m-am gîndit că aveam în fața mea tocmai omul care îmi trebuia pentru a mă ajuta la noua mea navă. Nu exista nimeni în viață cu experiență în construirea unei nave arabe medievale. Iată însă un om care construise în miniatură tot felul de vase, de la nave din secolul al XVIII-lea pînă la galere romane. Cînd l-am întrebat dacă nu vrea să mă ajute, nu la construirea unui model, ci a unei nave de mărime naturală, o replică identică a unui *boom* medieval, ochii lui Tom au strălucit plini de încîntare în spatele ochelarilor. Nu a stat deloc pe gînduri. Mi-a cerut să-i dau trei săptămîni pentru a-și pune la punct treburile de la Londra și apoi va porni spre Oman.

Tom a sosit cu prietena lui Wendy și, asemenea soților Patursson, cei doi au trebuit să fie puși la încercare de cămășile verzi. Iată că într-o zi sosi o telegramă pentru unul din Agatti. Puțin mai tîrziu, un tîmplar din Malabar a venit la Tom să-l întrebe ce înseamnă cuvîntul „decedat".

— Mort, înseamnă mort, a răspuns Tom, mecanic, iar apoi, după o pauză, l-a întrebat :

— De ce vrei să știi ?

— Kasmikoya a primit o telegramă de acasă, în care i se spune că un membru al familiei sale a decedat.

Tom, foarte necăjit, s-a dus să-l caute pe Kasmikoya şi l-a găsit aproape leşinat de emoţie, înconjurat de alţi insulari cu feţe triste. I s-a arătat telegrama fatală. Scria : „Vino acasă, fiica Jameela decedată". Plin de simpatie, Tom l-a dus pe Kasmikoya la sediul nostru şi a aranjat cu bucătarul să-i dea ceai. Apoi a venit repede să mă vadă pe mine.

— A murit fiica lui Kasmikoya, îmi spuse el mîhnit. A primit acum o telegramă. Oamenii sînt foarte amărîţi. I-am dat după-masa liberă.

Suspiciunile mele au fost imediat trezite. Cunoşteam prea bine cămăşile mele verzi şi m-am uitat în calendar. Da, tocmai avusesem ziua de plată şi condiţiile erau favorabile pentru o mică şicană. Kasmikoya avea contract să lucreze pînă la lansarea navei. Dacă ne înşela pentru a pleca mai devreme, atunci şi ceilalţi frînghieri aveau să-i urmeze exemplul, iar nava nu va fi niciodată construită.

— Iată telegrama, spuse Tom, înmînîndu-mi-o.

Am citit-o. Telegrama fusese, într-adevăr, expediată din Agatti. Am trimis să-l cheme pe Kasmikoya să vină la mine. Apăru tîrşind picioarele şi arătînd, în mod evident, cam nervos.

— Kasmikoya, am început eu, căutînd să fiu cît mai indiferent. Îmi pare foarte rău că ai primit această telegramă prin care ţi se aduce la cunoştinţă moartea fiicei tale Jameela. Cine crezi că a trimis-o ?

— Vărul meu. Trebuie că vine de la vărul meu.

— Vrei să te duci acasă ?

— Da, trebuie să mă întorc să am grijă de familia mea. Şi soţia mea a murit şi nu are cine să se ocupe de ceilalţi copii.

— Dar telegrama asta s-ar putea să fie o înșelătorie din partea cuiva care dorește să te amărască. Mai înainte de a pleca voi face cîteva cercetări pentru a fi sigur. Ar fi mai bine să știm exact ce s-a întîmplat.

Kasmikoya și-a lăsat privirea în jos, uitîndu-se la picioare.

— O să trimit o telegramă în Agatti, am continuat eu, voi adresa telegrama funcționarului responsabil cu afacerile insulei, cerîndu-i amănunte despre decesul fiicei tale.

Kasmikoya a părăsit camera. O jumătate de oră mai tîrziu se auzi o bătaie timidă în ușă. Era un altul din Agatti.

— Kasmikoya nu vrea să trimiteți telegrama, spuse el sfios. Va aștepta pînă se va termina construirea navei.

În dimineața următoare, Kasmikoya nu se arătă cîtuși de puțin rușinat, era vesel ca și cum nu ar fi auzit niciodată de telegramă. Ceilalți păreau voioși, glumeau între ei, iar cînd și-a făcut apariția Kasmikoya, toți făceau cu ochiul și zîmbeau cu înțeles.

Tom a învățat în același timp că atunci cînd are de-a face cu cămășile verzi nu trebuie să ia lucrurile de bune de la prima vedere.

Ajunsesem acum în luna mai, iar căldura era îngrozitoare. Temperatura la umbră se ridica pînă la 48°. Pe la ora zece dimineața strălucirea reflectată de nisip îți făcea rău la ochi. Orice activitate obișnuită de pe țărm înceta. Cîini cu limba afară de un cot se strecurau la umbră și împărțeau acest neînsemnat adăpost cu caprele care zăceau de mai mult timp acolo. Dar munca pe vas nu se oprea. Printre valurile de căldură care făceau să strălucească nisipurile, zgomotele neîncetate ale ciocanelor continuau pe măsură ce activitatea progresa și flancurile navei se ridicau drepte în sus. Era imposibil să se lucreze pe căl-

dura toridă a amiezei, în schimb ne sculam pe întuneric şi lucram pînă la prînz, iar apoi zăceam vlăguiţi de căldură pînă la trei după-masă. Pe măsură ce aerul începea să se mai răcorească, ne întorceam la navă şi lucrul continua pînă seara. Noaptea cămăşile verzi dormeau în curte pe rogojini.

Aveam acum un alt expert care să ne ajute, un uriaş vesel, constructor naval, Robert Marten, care locuia nu departe de casa mea, în comitatul Cork, în Irlanda. Robert a fost singurul om pe care cămăşile verzi nu au încercat niciodată să-l înşele.Era prea şmecher pentru ei şi o ştiau — el a recunoscut că de fapt cămăşile verzi nu erau decît nişte începători în arta înşelătoriilor în comparaţie cu unii dintre lucrătorii navali din Irlanda. Dar mai exista şi un alt motiv pentru care cămăşile verzi nu puteau să-l tragă pe sfoară pe Robert. El avea un fler special de a recunoaşte lucrul fiecărui tîmplar în parte. Pentru ochiul experimentat al lui Robert fiecare lăsa o urmă specială pe bucăţica de lemn pe care o lucra, aşa încît Robert putea să umble în jurul navei oricînd şi să-mi spună exact cît de mult lucrase fiecare din ei.

Ultimele coaste ale corpului navei erau fixate acum. Acestea fuseseră cusute la locul lor, aşa încît puteau să se îndoaie şi să alunece faţă de învelişul vasului. O grindă mare a fost plasată de-a curmezişul pentru a prelua greutatea catargului, puntea a fost aşezată pe grinzile ei, iar oamenii din Agatti, după ce au terminat de cusut, au petrecut o săptămînă umplînd spaţiile formate de cusăturile din bordaj cu fibre de nucă de cocos, sarcină plictisitoare, dar esenţială. Socotisem că perforasem 20 000 găuri în lemnărie şi dacă aceste găuri nu ar fi fost bine astupate, apa ar fi trecut prin ele ca printr-o sită. Pe partea din afară a corpului navei găurile au fost astupate cu o pastă făcută din răşină topită şi amestecată cu scoici, pregătită pe o

planşă pînă a căpătat consistenţa unui aluat. La urmă, oamenii din Agatti au intrat în interiorul cocii. Acolo li s-au dat bidoane cu ulei vegetal şi ei au întins cu perii şi pămătufuri uleiul peste cusăturile din „piton". Fibrele de nucă de cocos au supt uleiul. Frînghierii mi-au spus că dacă doream ca nava să supravieţuiască, era foarte important ca funiile să fie bine unse. Dacă funiile erau tratate cu ulei la patru sau şase luni, ei garantau că nava avea să dureze şaizeci sau chiar o sută de ani. Nu m-am îndoit de spusele lor. Văzusem scîndurile unui vas cusut cu şaizeci de ani în urmă şi îi studiasem cusăturile. Funia din fibră de nucă de cocos era ca şi nouă.

În ultima săptămînă înainte de lansare am aplicat un strat de protecţie contra scoicilor şi diferitelor vietăţi care se lipesc de fundul navei. Preparatul era strict tradiţional, var amestecat cu grăsime de oaie şi întins cu mîna. Am fiert bucăţi de grăsime pe care le-am cumpărat în bazar, am adăugat praful de var, amestecînd, şi ne-am apucat de lucru. Dar cum aveam foarte puţin timp la dispoziţie, am telefonat la centrul local de pregătire a marinei sultanului, întrebînd dacă ne pot trimite ajutoare suplimentare. Răspunsul a fost, evident, afirmativ. Aveau tocmai un grup de elevi în curs de pregătire şi îi vor trimite pentru a ne ajuta. Patruzeci de tineri din Oman, îmbrăcaţi în pantaloni scurţi şi veste, au sosit la timp în două camioane ale armatei. La comanda subofiţerilor lor s-au apucat să ungă vasul cu seul de oaie lipicios şi rău mirositor. Cînd s-a uscat această unsoare, interiorul navei avea o finisare albă elegantă. Deasupra liniei de plutire, uleiul vegetal a scos în evidenţă tonurile bogate, cafenii ale lemnului *aini*.

Oamenii din Minicoy au început să demonteze baraca. Pe măsură ce desfăceau rogojinile, noua navă apărea ca un fluture ce-şi sparge crisalida. Nava se contura imensă,

înălțîndu-se deasupra nisipului, un monument al iscusinței oamenilor care au construit-o. 140 de tone de cherestea transformate într-o singură construcție elegantă, fiecare cusătură și încheietură fiind făcută să se armonizeze perfect cu marea.

Am introdus o sanie de lansare sub coca, am îndepărtat bușteni de sub chilă și am legat-o de un tractor pentru a trage opera noastră la marginea apei. Sub tălpile saniei de lansare am pus ultimele bucăți de lemn pe care le mai aveam din India, unse cu seu de oaie. Motoarele tractorului au pornit și au tras cablul întinzîndu-l. Cu un zgomot puternic, cablul de oțel s-a rupt. Am încercat din nou și din nou cablul de remorcă s-a rupt. Iarăși am încercat cu un cablu mai greu, cu pîrghii la pupa și cu stîlpi de telegraf vîrîți sub fiecare parte laterală a navei și 15 cămăși verzi atîrnate de aceștia, asemenea unor maimuțe, într-o încercare de a urni coca. Dar nava nu se mișca, rămînea neclintită. În jur domnea consternarea. A doua zi dimineață era programată lansarea.

Ministerul aranjase să aibă loc o ceremonie oficială. Mă simțeam ca un constructor de piramidă care descoperă că nu poate pune piatra din vîrf în poziția dorită. Ne-a venit în ajutor, cu un teodolit, un inginer de la un șantier de construcții. A făcut măsurătorile necesare și ne-a spus vestea cea proastă : nava era plasată pe platformă în unghi, iar noi încercam să o tragem în sus.

Nu exista decît o singură posibilitate, să modificăm platforma, tăind o pantă în vale ca nava să poată fi urnită. Asta implica eforturi foarte mari. Toată lumea, inclusiv bucătarii, au lucrat întreaga noapte cu tîrnăcoape și sape, au mutat din loc tonă după tonă de pămînt. Am aprins lumini și am lucrat fără întrerupere 18 ore. Am reușit să tragem nava înainte, puțin cîte puțin. Cămășile verzi ajunseseră la un asemenea grad de oboseală, încît căderau

lucrînd și adormeau pe loc peste movilele de pietriș, pentru a fi treziți peste o oră de odihnă ca să o ia de la început. Pînă cînd a răsărit soarele eram toți sfîrșiți de extenuare, dar reușisem să tragem nava pe nisipul plat, udat de maree. Stătea acum acolo așteptîndu-și ceremonia, iar în spate platforma de pietriș care îi dăduse naștere arăta ca după o bătălie de tancuri grele.

— Ei bine, unde e lumea ? întrebă Robert, uitîndu-se în jur. Nu se vedea nici țipenie de om. Locul era pustiu. Nu li s-a spus că azi are loc ceremonia de lansare ?

Tocmai atunci am auzit un sunet slab ciudat. Un zumzet de ghioc amestecat cu o bătaie de tobe. Zgomotul ciudat se intensifică și am putut distinge un cîntec ritmic și bătăi din palme. Dar era curios. De unde venea acest sunet ? Nu dinspre dunele de nisip din spatele nostru. Nu se vedea nimeni, încă, în acea direcție. Părea că vine dinspre mare. Apoi am văzut înaintînd în estuar o *sambukă* elegantă de pescuit, mergînd cu viteză, cu valvele deschise. În vîrful catargului flutura cu imens steag, iar părțile laterale erau decorate cu stîlpi de care atîrnau ghirlande colorate care fîlfîiau în vînt. Puntea era încărcată de oameni, cel puțin 50, toți în picioare, privind spre țărm, dansînd, bătînd din picioare și din palme în ritmul unui grup de tobosari și al unor fluierari instalați la pupa. Era într-adevăr o priveliște emoționantă, căci toți veneau din satele lor de pe coastă pentru a saluta nașterea unui nou vas. Ambarcația lor a făcut o buclă, apropiindu-se de uscat, apoi dansatorii au sărit în apă pînă la brîu. Fără a înceta nici măcar o clipă muzica, orchestra a fost purtată pe umeri în apa puțin adîncă de la mal, bătînd mereu din tobe, în timp ce fluierașii se jeluiau cu instrumentul lor. Oamenii au început un dans pe nisipul de pe țărm, în care băteau cu picioarele și se învîrteau ; în jurul lor hai-

nele fluturau şi braţele se agitau, în timp ce instrumentele produceau torente de sunete.

Se mai auzi şi o altă muzică. Venind din casele din Sur, au apărut trei coloane de oameni. În capul fiecărei coloane se aflau dansatori şi cîntăreţi şi un mănunchi de drapele. Coloanele erau asemenea unor batalioane dintr-o armată medievală. O adevărată pădure de beţe se unduia în ritmul cîntecelor, iar din cînd în cînd grupuri de oameni se desprindeau din coloane pentru a executa dansuri după mişcările lente ale săbiilor lor de luptă. Coloanele s-au revărsat în jurul navei şi curînd coca a fost învăluită de o mare de oameni care dansau şi cîntau. Era un adevărat vacarm, atmosfera răsuna de nenumăratele bubuituri, de tobe, de sunetele înalte alte fluierelor şi bătăile din palme ale participanţilor. Ritmurile erau africane, iar majoritatea pieilor erau negre. Pretutindeni se vedeau numai surîsuri şi bucurie. Domnea o atmosferă de totală veselie. Unii bărbaţi treceau încoace şi încolo, purtînd mari portrete ale sultanului Qabus, alţii formau şiruri şerpuitoare de dansatori, un bărbat în spatele celuilalt şi mergeau aşa prin mulţime, bătînd din picioare şi cîntînd. Pînă şi femeile se prindeau în joc, îmbrăcate în rochii de mătase neagră pe care străluceau filigrane de argint. În jurul gîtului şi din urechi le atîrnau podoabe masive de aur, iar în loburile urechilor şi în nări erau prinse lanţuri tot din aur, care treceau peste obraji. În timp ce dansau şi se învîrteau, brăţările rigide din jurul gleznelor se loveau, lăsînd să se audă jeluiri sălbatice ajungînd pînă la înălţimea unor sunete supranaturale. Nu-mi fusese dat pînă atunci să văd o asemenea serbare de lansare a unei nave.

Fluxul care se ridica a pus capăt ceremoniei, gonind pe toţi de pe plajă, iar noi am rămas să ne vedem în mod serios de treburi ca să aducem corabia pe linia de plutire.

La început credeam că va fi destul de uşor. Nava a plutit pe creasta valului, mişcîndu-se puţin înainte, dar mai apoi sania de lansare a lovit un banc de nisip, a intrat uşurel în nămol şi s-a împotmolit serios. Mareea s-a retras, dar nava noastră, mai potrivnică decît oricînd apropierii de mediul ei natural, a rămas singuratică pe plajă. Am trudit încă o noapte. Mareea se retrăgea şi am mai avut o zi pentru a săpa un canal. Ziua următoare eram gata cu două ancore aşezate în apă să o urnim. Un pluton al marinei stătea pregătit să o tragă dintr-o ambarcaţie ancorată, în timp ce cămăşile verzi, în apă pînă la piept, aşteptau să împingă sania de lansare. Oamenii din Minicoy, care înotau ca peştii, plonjau pentru a verifica dacă nu există vreo piedică în jurul tălpilor de lansare.

În fine fluxul a atins culmea. Aşa cum mă aflam pe puntea noii nave, am dat un semnal oamenilor din marină şi aceştia au început să tragă. Cămăşile verzi au lăsat să se audă cîntecul lor de lucru şi, opintindu-se din răsputeri, au săltat nava. Mi-am îndreptat privirile spre pupa şi mi s-a părut că uscatul se clatină : vasul se mişca. Uşurel, cu delicateţe, s-a lăsat în apă. Plutea. În timp ce înainta pe canal, am auzit chiote de triumf, cămăşile verzi dănţuiau şi chiuiau în apa mică de la mal înnebuniţi de bucurie. Picior mare s-a aruncat într-un salt în aer pentru a ateriza în apă, cu un pleoscăit puternic. Prichindel, care se afla la bord, cuprins de o incredibilă stare de fericire, a sărit peste parapet în apă, căzînd pe burtă, pentru a fi apoi salvat şi tras la mal de către unul din Minicoy. Am remorcat nava pînă la o geamandură în mijlocul curentului, ne-am descotorosit de sania de lansare şi am avut un moment minunat, cînd Mohamed şi cu mine am stat la capul scării dintre punţi, fiecare invitîndu-l pe celălalt să coboare primul pentru a inspecta coca. Am verificat împreună cala. Acolo am dat cu ochii de o şuviţă de apă care

se scurgea încet, dar care avea însă să se oprească de îndată ce lemnul se va îmbiba şi se va umfla.

— Felicitări, Mohamed, ai făcut un lucru minunat, nava noastră e superbă, am spus eu.

S-a umflat în pene de plăcere şi s-a urcat înapoi pe scară, lăsîndu-mă singur în coca goală. Totul era schimbat acum, vasul plutea încet, mişcîndu-se cu eleganţă, purtat de curent. Puteam să aud clipocitul mareei trecînd pe lîngă învelişul navei. Am pus mîna pe scîndurile care au consumat timpul şi toată grija atîtor meşteri iscusiţi. Simţeam întreaga ambarcaţie tremurînd odată cu fiecare mişcare a apei. Nava mea era vie. Pentru a o construi nu au fost necesari nici trei ani, nici şaisprezece luni, aşa cum se prezisese, ci exact 165 de zile.

IV

MARINARI DIN OMAN

Din porunca sultanului, navei i s-a dat numele de *Sohar*, în cinstea străvechiului port comercial Sohar, de pe coasta Batinah, cîndva oraşul cel mai prosper din Oman, terminusul navelor care porneau sau se întorceau din călătoriile în Orientul Îndepărtat. Chiar atunci o echipă de arheologi francezi excava marea fortăreaţă a Sohar-ului, care odinioară domina rada unde erau ancorate navele de cursă lungă. Arheologii găseau îngropate în fundaţiile fortului bucăţi de porţelan chinezesc, transportat tocmai din China, probabil de vase omane. Acum, printr-o coincidenţă extraordinară, eram pe punctul de a porni în direcţia opusă pentru a urma aceeaşi veche cale comercială şi cu o navă similară. Dar de data aceasta aveam să iau marinari din Omanul modern.

Socotisem că pentru *Sohar* era necesar un echipaj de vreo douăzeci de oameni. Opt din ei, miezul echipei, aveau să fie marinari din Oman, care trebuiau să conducă nava în stilul tradiţional. Ei trebuiau să fie marinari de primă clasă, obişnuiţi cu guvernarea unui vas, căci urmau să înveţe restul echipajului cum să navigheze, folosind velatura foarte specială a unei nave arabe de tipul *boom*. De-a lungul călătoriei activitatea principală de pe *Sohar*, mînuirea velelor, întreţinerea vasului, reglarea întregului echipament cădeau în sarcina marinarilor din Oman. Pentru a păstra o evidenţă a activităţii celor din Oman şi a-i sprijini, vor exista alţi voluntari, în cea mai mare

parte europeni, cu diferite pregătiri tehnice speciale. Bruce Foster va fotografia ; Tom Vosmer va fi radiotelegrafistul nostru, iar un operator cinematografic şi unul de sunet vor face filmul călătoriei. Mai aveam nevoie de un casier, un scafandru şi, bineînţeles, un bucătar.

Primul meu voluntar din Oman a fost din divizia de marină a poliţiei omane. Era caporal, foarte elegant în uniforma gri ca turturica, cu o beretă neagră de poliţist trasă şmechereşte peste cîrlionţii lui negri şi cu cizmele, nasturii şi ecusoanele strălucitoare. El a luat poziţie de drepţi şi s-a prezentat :

— Khamees Sbait, domnule ! spuse el cu o voce spartă. Vreau să mă îmbarc pentru China.

Expresia serioasă din timpul poziţiei de drepţi lasă loc unui surîs plăcut, şi începu să se legene uşor. Khamees, care în arabă înseamnă „joi", avea fizicul unui campion de box de categoria semimijlocie şi un astfel de chef de viaţă, încît aproape că vibra de entuziasm. Îmi spuse într-o engleză stricată că era din Sur şi urmărise cu foarte mult interes construirea navei. De îndată ce s-a dat de veste că se caută voluntari pentru echipaj, s-a grăbit să-şi vadă comandantul pentru a-i cere permisiunea să se înroleze.

— De ce doreşti să întreprinzi călătoria lui Sindbad ? l-am întrebat.

— Pentru a vedea lumea, mi-a răspuns şi iar a zîmbit.

— Nu eşti speriat sau îngrijorat de un voiaj atît de lung ?

— O, nu, spuse el. Nu am familie, doar o mamă văduvă. Ea va primi leafa mea de la poliţie cît voi lipsi.

Era şi el gata să facă la fel ca şi străbunii lui. Totul va fi bine. Nava era frumoasă, iar călătoria va fi exce-

lentă. M-am gîndit în sinea mea că dacă voi găsi un asemenea entuziasm fără margini la fiecare, nava se va autopropulsa.

Khamees Poliție, cum i s-a spus, avea să rămînă la prima lui impresie : în timpul următoarelor opt luni veselia lui debordantă nu a slăbit niciodată. Din primele zile ale încercărilor de navigație, cînd am experimentat nava, Khamees Poliție era întotdeauna cel care alerga impetuos pe punte, sărind ca o paiață pe arcuri cu exclamații de încîntare, năpustindu-se peste o parîmă dezlegată sau luptîndu-se cu o velă umflată de vînt. Niciodată nu i-au dispărut buna dispoziție și umorul. Era atît de exuberant încît a înveselit pe toți cei de pe *Sohar*.

Tînărul Eid, celălalt venit de la departamentul de marină al poliției, părea mai mult liniștit. În vîrstă de 22 de ani, era cel mai tînăr dintre voluntari. Și el era tot din Sur, iar pielea lui neagră ca abanosul și trăsăturile africane dovedeau legăturile strînse dintre Sur și coasta Zanzibarului. Într-adevăr, la prima vedere l-ai fi crezut african pur, și imediat mi-am dat seama de rudenia dintre el și meșterul binevoitor pe care l-am văzut construind o *sambukă* la Al Aija în timpul primei mele vizite în Oman. Chinuindu-ne să ne înțelegem într-o arabă stîlcită, căci nu vorbea nici un cuvînt englez, mi-a spus că maistrul era vărul său. Eid se născuse la Al Aija. Cei din familia lui erau constructori de nave și pescari, iar el intrase de curînd în poliție ca civil. Avea o naivitate atrăgătoare. Se găsea într-un moment din viață cînd pur și simplu tînjea să părăsească barierele micului său oraș pentru a călători și a vedea cum trăiesc și alți oameni și astfel să-și împlinească destinul. Habar nu avea de ceea ce putea implica Expediția Sindbad și nici ce țări și mări

se aflau în calea spre China. Nu știa nici măcar cît de mult putea dura călătoria. Dar asta nu avea nici o importanță. Pentru tînărul Eid, Expediția Sindbad constituia doar o aventură.

Opus lui, tipul cu siluetă îndesată, purtînd o uniformă albă, strălucitoare, care s-a urcat pe navă în timp ce stătea ancorată în golful Mascat pentru aprovizionare, părea supracalificat pentru un candidat la postul obișnuit de marinar pe această copie a unei ambarcații arabe din secolul al IX-lea. De altfel, uniforma lui impecabilă îmi indica că era un tînăr ofițer din marina sultanului și mă întrebam dacă își dădea seama că rangul lui nu avea nici o importanță pe nava mea. De fapt nici nu ar fi trebuit să fiu îngrijorat. Dintre toți membrii din Oman ai echipajului meu, Khamees Marină avea cel mai serios motiv să se înroleze : venise ca voluntar pe *Sohar* pentru că dorea să înfăptuiască ceva pentru țara sa. Simțea că dacă Expediția Sindbad va reuși, el va servi drapelul sultanului, așa că dorea să participe la ea cu orice preț. În lunile următoare acest patriotism sincer avea să-l îmbărbăteze pe Khamees și nu puteai să nu-i admiri simțul datoriei și voința neabătută. Aveam însă să-mi dau seama că printre ceilalți omani era mai nesociabil. Stătea de-o parte datorită mediului familial, educației primite și gusturilor sale. Khamees provenea din una din acele familii bogate sau cu bune relații care-și trimiteau fiii în străinătate să primească o educație pe care nu o puteau căpăta în Oman în timpul celuilalt sultan. El a studiat în Kuwait, a învățat să vorbească bine engleza și era gata să se întoarcă în Oman pentru a se pregăti să devină ofițer, cînd sultanul Qabus s-a urcat pe tron și a hotărît să-și modernizeze țara.

Khamees Marină provenea din neamul bedu. Asta însemna că mulţi din tribul său erau seminomazi, nu făceau parte dintre cei stabiliţi în oraşe şi pe coastă. Tribul său, Al Araimi, trăia în regiunea din interior, în spatele localităţii Sur, în provincia de est a Omanului, într-un ţinut sălbatic bătut de vînturi, cu dealuri şi pante aride, cu sate adunate ici şi colo în jurul unor ochiuri de apă sau în *wadis* *. Unii din tribul Al Araimi erau oameni de afaceri şi negustori, dar cei mai mulţi erau nomazi, deplasîndu-se în funcţie de anotimpuri. Iarna, în timpul musonului de nord-est, ei se strecurau jos pe coastă de-a lungul ţărmului pentru a pescui. Coasta îi adăpostea împotriva vîntului, iar marea le oferea o imensă bogăţie de peşte. Ei rămîneau pe acest ţărm pînă cînd vîntul începea să sufle din sud-vest şi ridica valuri imense care veneau din Africa să se spargă într-o învălmăşeală de spumă pe plajele din Oman şi să închidă coasta pentru orice trafic. Iar mai apoi, aşa cum făceau din timpuri străvechi, oamenii din tribul bedu Al Araimi îşi adunau turmele de capre şi le mînau spre interiorul coastei, reocupîndu-şi casele de lîngă grădinile de curmali, pînă cînd sosea din nou anotimpul pescuitului. Acea parte a coastei unde veneau ei a fost vestită pentru corsarii ei pînă prin secolul al XIX-lea. Este un ţărm cu adevărat potrivit pentru piraţi, iar strămoşii lui Khamees îşi asigurau existenţa prădînd vasele care treceau, atacîndu-le cu ambarcaţii iuţi, pirateresti şi capturîndu-le încărcătura. Ţi-l imaginai uşor pe Khamees Marină cu un turban de pirat şi o pînză în jurul şoldurilor la bordul unei corăbii *bedan* de pradă,

* Văile unor rîuri în regiunile aride din sud-vestul Asiei şi nordul Africii, care sînt de obicei secate în afara anotimpului ploios şi care adeseori formează o oază.

gata să atace o navă comercială. Avea un chip arab caracteristic, dar nu acea faţă scofîlcită a deşertului, asemănătoare cu cea a unei păsări de pradă. Nasul mic, uşor coroiat, ochii negri migdalaţi, gura mică cu buze cărnoase şi barba neagră, scurtă, care îi încadra obrajii cu pomeţii înalţi erau trăsături clasice din sudul Arabiei. Profilul său putea fi găsit pe unele pietre cioplite ale populaţiilor sabaean din Arabia de Sud, în ţinuturile unde fuseseră localizate imperiul imaginar al Ofirului şi regatul marii regine din Saba.

Musalam a fost al doilea voluntar din marina sultanului. Bărbat chipeş şi liniştit, era subofiţer şi venea din micul oraş Suwaiq de pe coasta Batinah. Unchiul lui era tocmai bătrînul pe care l-am întîlnit în timpul primei mele vizite în Oman construind bărci *shasha* din frunze de palmier. Musalam adusese cu el trei civili din Suwaiq care doreau să se alăture echipajului de pe *Sohar*. L-am întrebat dacă aveau vreo experienţă pe mare. Musalam mi-a spus că toţi proveneau din familii de pescari şi crescuseră lîngă apă, pescuiseră şi făcuseră multe călătorii. Mi se părea cam vag ceea ce spunea el şi am vrut să ştiu de ce aceşti oameni doreau să facă parte din Expediţia Sindbad. El mi-a răspuns foarte simplu că nu aveau de lucru, apoi a făcut semn celor trei figuri cu turbane care se învîrteau de colo-colo puţin mai departe. Au înaintat pentru a fi prezentaţi, un trio foarte curios. Cel mai ciudat era un bărbat înalt, apatic, cu o piele aproape tot atît de neagră ca şi cea a lui Eid şi cu aceleaşi trăsături africane pronunţate. Avea un aer somnoros, accentuat de o pleoapă care cădea în permanenţă, făcîndu-l să arate ca şi cum ar fi fost mereu pe punctul de a adormi. Purta o *dishdasha* foarte murdară şi în mod paradoxal se numea Jumail, ceea ce înseamnă „frumos". Bărbatul de lîngă el, îndesat şi rotund ca un butoi, era în mod evi-

dent marinar. Avea un mers legănat şi braţe puternice, păroase, care păreau că toată viaţa n-au făcut altceva decît să tragă odgoane şi năvoade sau să vîslească. Se numea Abdullah. Al treilea membru al trio-ului, cel mai vîrstnic, era un om îngrijit, delicat, cu trăsături bine cizelate, aproape aristocratice, îmbrăcat simplu, dar ordonat. Ceea ce-l deosebea de ceilalţi era ţinuta plină de demnitate, foarte liniştită, care se observa repede şi dădea impresia unei persoane în măsură să se descurce singură, fără nici un ajutor, care văzuse multe în viaţă şi se resemnase în faţa tuturor celor văzute. Musalam îmi spuse că numele lui era Jumah şi că era marinar de meserie. Descrierea era potrivită, căci Jumah navigase toată viaţa pe o *dhow*. Altceva nu ştia, iar cînd l-am întrebat de ce şi-a ales această activitate, mi-a răspuns foarte simplu că nu a avut altceva de ales. Se născuse într-o familie săracă dintr-un sat de pe coastă şi singura posibilitate care i s-a oferit a fost să lucreze pe un vas. Fără această perspectivă nici nu ar fi putut să se gîndească că ar cîştiga suficienţi bani ca să-şi ia o nevastă. Aşa că s-a îmbarcat, avînd doar speranţa că la capătul călătoriei căpitanul îi va plăti o leafă. Nu au existat niciodată vreun contract, un salariu oficial sau o condiţie de lucru. Nu avea altceva de făcut decît să se încreadă în Allah şi să navigheze.

Jumah era o comoară, un adevărat tezaur de informaţii despre tradiţia navelor arabe. Nu-şi spunea părerea atîta timp cît nu era întrebat, dar putea da sfaturi bune bazate pe o bogată experienţă. Ştia să ne arate cum să navigăm cu *Sohar* şi aveam să învăţ de la el exact ceea ce trebuia să fac într-un moment critic la bord, ce parîmă să desfac, în ce parte să îndrept nava. Fusese atîta timp pe mare, încît pierduse numărul şi urma călătoriilor pe care le făcuse. Călătorise de mai bine de şase ori în

Africa de Est, cam tot de atîtea ori în India şi de nenumărate ori în Golful Arab. Nici nu ştia cîţi ani are, căci se născuse într-un timp cînd în Oman nu existau registre de stare civilă. Pretindea că ar avea între patruzeci şi cincizecî de ani, dar trebuie să fi avut cu cel puţin zece ani mai mult. Totuşi era în formă şi activ ca un bărbat de 25 de ani şi avea o fire poznaşă, manifestată în farse care îi lăsau o anumită strălucire în privire, făcîndu-l să arate ca un elf şiret. Venirea pe *Sohar* era poate ultima dorinţă a vieţii lui de marinar. Pentru că toate navele tradiţionale au dispărut, de 15 ani nu mai călătorise, ci stătuse liniştit acasă, urmărind cum îi cresc copiii, stînd de vorbă cu vecinii şi gîndindu-se la trecut. Acum auzise despre *Sohar* şi că plănuisem să mergem în îndepărtata Chină, unde nu fusese niciodată. Nu era nimic care să-l reţină acasă. Copiii lui erau mari, el se săturase de viaţa pe uscat şi dorea să mai facă o călătorie şi să se reîntoarcă la vechiul lui stil de viaţă. Era expresia cea mai evidentă a fenomenului cunoscut sub numele de „chemarea mării".

Sosirea lui Jumah, Abdullah, Jumail şi Musalam însemna că *Sohar* avea acum patru membri ai echipajului de pe coasta Batinah şi aceştia patru îi contrabalansau pe cei din provincia de est, din spatele Sur-ului, pentru că lui Eid şi celor doi Khamees — Poliţie şi Marină — li se adăugase acum un al patrulea, Saleh. Nu ştiu exact cînd a apărut Saleh prima oară. L-am observat pur şi simplu la bord, într-o bună zi, pe cînd făceam exerciţii de navigat, un chip sălbatic, cu un turban mov şi un *wuzar* care filfîia, o pînză din jurul şoldurilor asemănătoare unui *kilt* *. Cineva mi-a spus că Saleh fusese pescar de meserie, secund pe o ambarcaţie pescărească care naviga spre Kuwait şi servise şi în marina din Abu Dhabi. Dar, după

* Fustanelă a munteniior din Scoţia şi a soldaţilor scoţieni.

felul în care se mişca pe punte, nu încăpea nici o urmă de îndoială că ştia să navigheze. Aşa că reuşisem să găsesc pe cei opt membri ai echipajului din Oman, iar ei la rîndul lor aveau să înveţe restul echipajului cum să navigheze un *boom*.

În primul rînd am echipat nava noastră *Sohar* în unul dintre cele mai spectaculoase porturi din lume, la Mascat. Într-o parte, sus, deasupra navei, se proiectau zidurile fortului Mirani, o fortăreaţă avîntată spre înaltul cerului, construită de către portughezi pentru a proteja golful Mascat împotriva intruşilor. Drapelul roşu închis al gărzii regale flutura în briza uşoară care sufla dinspre est, deasupra fortului unde îşi avea sediul garda sultanului. În fiecare dimineaţă, cînd ne duceam la lucru, treceam pe lîngă camioanele încărcate cu soldaţii din gardă îmbrăcaţi în ţinută de luptă, cu berete şi cu cizme din piele de căprioară pentru deşert şi înarmaţi pînă în dinţi. La ziua de naştere a sultanului, soldaţii au înşiruit tunuri cu alămuri strălucitoare şi au tras douăzeci şi una de salve al căror ecou a răsunat pînă pe dealurile din jurul golfului. De pe *Sohar* am simţit întreaga detunătură şi ne-am acoperit urechile cu mîinile, căci armele erau îndreptate direct spre noi şi la descărcare puteam vedea flacăra ieşind din ţeavă. Salutul era pentru palatul sultanului, o extraordinară realizare din coloane de marmură şi ferestre imense, înconjurat de o peluză de un verde ca smaraldul imaculat, care ajungea pînă la malul mării, în spatele golfului, cu fîntînile sale şi lămpile enorme care atîrnau de arcade. Palatul era de fapt o versiune modernă a palatelor pe care marii principi şi maharajahi indieni le comandaseră pentru reşedinţele lor oficiale. De pe puntea navei noastre *Sohar*, în stînga palatului, puteam distinge steagurile ambasadelor americană şi britanică adăpostite în minunate case vechi din Mascat. Mai departe, la stînga, se

ridica construcţia crenelată a fortului Jalali, celălalt paznic geamăn al golfului, apoi creasta faimosului deal pe laturile căruia sînt înscrise numele navelor care au ancorat în Golful Mascat în ultimele două sute de ani. Numele cele mai recente comemorau distrugătoare şi alte nave militare şi vase comerciale. Dar alte nume mai şterse datau de prin secolul al XIX-lea, cînd se spune că Nelson în persoană se afla în echipa de pe ţărm care a scris numele navei sale. Înconjuraţi de un amestec atît de extraordinar de istorie şi pompă, nu părea ciudat că echipam o navă medievală *dhow*, fixîndu-i arborele mare din prova, solid, înalt de 18 metri, cu înclinarea caracteristică, strîngînd parîmele din frînghie de nucă de cocos şi ridicînd vergile ? Siluetele marinarilor căţărîndu-se pe greement sau mişcîndu-se încetişor de-a lungul vergii velei mari păreau firești, avînd ca fundal golful cu fortăreaţa.

Părea romantic pentru ochi, dar ceea ce simţea nasul era complet diferit. *Sohar* duhnea. Mirosul nu era perceptibil cînd te apropiai de navă într-o barcă şi nici cînd stăteai pe punte, doar dacă nu te aflai lîngă vreun bocaport deschis, cînd întîmplător venea cîte un suflu de jos. Dar dacă coborai în cală te izbea o duhoare grozavă ca de ouă clocite, mirosul clasic, urît şi greu din unele laboratoare de şcoală. Fără o analiză ştiinţifică pentru a-mi confirma presupunerea, am recunoscut hidrogenul sulfurat. Mirosul în sine nu mă îngrijora. Era neplăcut, dar se putea trăi cu el. Gazul care producea acest miros ataca, însă, obiectele de metal. De exemplu o brăţară de argint, lăsată sub punte, în aproximativ o oră începea să coclească şi peste o zi devenea neagră. M-am cutremurat gîndindu-mă ce s-ar putea întîmpla cu un circuit metalic al unui aparat de radio, după o jumătate de an. Chiar şi cu bocaportul deschis tot se simţea gazul, iar dacă lăsam bocaporturile

acoperite peste noapte, dimineața cînd ridicam acoperămintele primeam în nas o răbufnire puternică.

Mirosul venea din santină. Cînd cineva ridica o scîndură din punte, valul de gaz era atît de puternic încît te înecai. Și totuși, se părea că nu există nici un remediu. Am spălat santina cu apă de mare, dar n-am văzut mare diferență. În dimineața următoare mirosul persista tot atît de rău ca mai înainte. Cu eforturi uriașe am schimbat tot balastul navei, aruncînd peste bord 15 tone de saci cu nisip și am încărcat din nou în soarele arzător 15 tone de nisip proaspăt, spălat și pus în saci noi. Dar chiar mai înainte de a termina această muncă grea, mirosul îngrozitor ne asalta din nou. Am consultat specialiști hidrologi, care au luat mostre pentru analize și au confirmat că apa din santină emana hidrogen sulfurat. M-au prevenit cu un aer sumbru că dacă ar fi prea puternic ar putea fi chiar ucigător, dar nu au dat nici o sugestie cum să scăpăm de el și nici de unde provenea. Bănuiam că gazul avea legătură cu interacțiunea dintre apa mării și uleiul vegetal cu care fuseseră unse cusăturile pentru a conserva funia din fibră de nucă de cocos. Dar nu îndrăzneam să curăț santina cu un detergent puternic de frică să nu se dizolve uleiul protector sau, și mai rău, să nu fie atacate chiar cusăturile. Dacă s-ar întîmpla așa ceva și cusăturile ar fi dizolvate de chimicalele din detergent, întreaga navă s-ar desface.

Mohamed Ismail, maistrul constructor, nu era speriat de mirosul de ouă clocite. A ridicat din umeri și a spus că santinele vaselor comerciale din lemn întotdeauna miros așa. Încercam să mă consolez cu faptul că citisem cîndva că navele de război din lemn din secolul al XVIII-lea miroseau atît de puternic sub punte, încît un tînăr aspirant era trimis să umble de-a lungul punților de jos cu o lingură de argint în mînă. Cînd reapărea pe punte

dădea lingura capitanului pentru a fi inspectată. Dacă lingura își schimbase culoarea se socotea că era timpul să se spele santina. M-am gîndit că *Sohar* și o navă de război din secolul al XVIII-lea aveau în comun cel puțin un lucru — duhoarea. Și totuși continuam să fiu îngrijorat. Fără urmă de îndoială era o duhoare de putreziciune și puteam să-mi închipui cablurile vitale care țineau nava la un loc dezagregîndu-se treptat pînă cînd aveau să se desfacă. Apoi cusăturile lui *Sohar* se vor desprinde ca niște păstăi cu semințe umflate. În fiecare zi, fără a arăta prea mult echipajului, ridicam un panou de santină și, ținîndu-mi respirația, mă furișam în santină și cu vîrful unui piron încercam să văd dacă cusătura cu sfoară din fibră de nucă de cocos devenise moale și spongioasă.

Sohar era acum centrul unei activități febrile. Cele două bărci de cauciuc pe care aveam să le folosim ca barcaz de serviciu circulau în mod constant, aducînd la bord tîmplari și provizii, marinari voluntari, uneori vizitatori. Ambarcația noastră începu să se umple rapid cu sute de obiecte necesare pentru o călătorie pe mare de șapte-opt luni. La pic-prova se îngrămădiseră toate materialele de punte — colaci peste colaci, parîme de toate dimensiunile, de la legături ușoare din sfoară pînă la fungi de rezervă groase de aproximativ 20 cm. Erau zeci de scripeți suplimentari, fiecare cioplit cu dragoste dintr-o singură bucată de lemn, cu roțile lor de lemn învîrtindu-se în jurul cuielor de lemn, adevărate opere de artă, cu care cămășile verzi se puteau mîndri. Mai erau pe punte saci cu var necesar pentru ziua cînd aveam să curățăm carena într-un port străin și ar fi trebuit să punem un nou strat protector tradițional, cutii de metal cu seu de oaie rîncedă și grețoasă pentru a fi amestecată cu varul sau pentru a unge odgoanele și scripeții, saule, ciocane de lemn, truse cu unelte de tîmplărie, diferite bucăți de lemn, baloturi de

pînză pentru vele, lanțuri suplimentare. Amintindu-mi de experiența avută cu barca de piele *Brendan*, luasem și cîteva bucăți de piele de rezervă, ace și sfoară pentru a putea coase petice uzate și curele groase de piele. Existau nu mai puțin de patru ancore, dintre care una tradițională arabă cu patru gheare curbe, pe care scafandrii marinei o scoseseră de pe fundul golfului Mascat și care, ridicată la prova, arăta exact ca ilustrațiile din manuscrisele medievale.

Fusese încărcat pe vas și echipament modern, un generator pentru bateriile de radio și luminile de navigație. Mă îndoiam că generatorul va rezista de-a lungul întregii călătorii, așa că m-am asigurat procurîndu-mi lanterne și felinare de vînt. Erau apoi echipamentul de siguranță al navei, plute și veste de salvare, rachete semnalizatoare, rații de rezervă și o cantitate respectabilă de extinctoare, căci îmi dădeam prea bine seama că aveam să navigăm pe un vas de lemn îmbibat cu ulei, sub un soare tropical. Întregul echipament de siguranță ocupa un spațiu considerabil, căci am socotit că o expediție, oricît de fidelă ar fi față de cele care au precedat-o în timpuri străvechi, nu trebuie să rîste în mod inutil viața omenească. Dacă am făcut vreo greșeală în cercetările mele sau în construcție, dacă vreun petrolier ar fi dat peste noi într-o noapte întunecoasă în strîmtoarea Malacca, sau am fi fost răsturnați de un taifun în Marea de Sud a Chinei, doream ca echipajul să aibă cele mai mari șanse de supraviețuire.

Trebuia să alegem alimentele, să le împachetăm și încărcăm. Cu un echipaj de 20 de oameni care lucrau din greu, mereu flămînzi, nu aveam spațiu suficient să depozităm proviziile pentru întreaga călătorie. Calculasem că vom încărca un stoc de alimente de bază pe care urma să-l suplimentăm cu diferite cumpărături făcute pe drum.

S-a mai pus problema dacă să avem mîncare arabă pentru echipajul din Oman sau mîncare occidentală pentru europenii de pe navă. Am cumpărat toate ingredientele posibile la Mascat și le-am amestecat după necesități. Aveam cutii cu nuci și fructe uscate, sute de ouă unse cu grăsime și acoperite cu rumeguș, saci cu ceapă, mazăre uscată, orez și tot felul de mirodenii. Ca să putem asigura un meniu variat, mai luasem și diferite conserve și sosuri. Urma să gătim pe punte, folosind un foc de mangal pe o tavă cu nisip. Gîndul că vom prinde pește proaspăt pe care-l vom frige la grătar ne lăsa gura apă. Dar rămînea de văzut dacă vom avea noroc la pescuit. Un aliment pe care mă hotărîsem să-l iau în cantitate mare erau curmalele. În lumea arabă curmalele din Oman sînt vestite pentru dulceața și parfumul lor. Pe vremea lui Sindbad ele constituiau elementul principal al comerțului, ca și o sursă esențială de hrană pentru marinari ; de fapt curmalele reprezentau o încărcătură atît de importantă, încît arabii calculau capacitatea navelor după numărul de saci de curmale pe care îi cărau. Observînd cum era încărcată manual în saci o tonă de curmale, mă gîndeam ce satisfăcător balast trebuie să fi constituit în zilele de altă dată. Fiecare sac era lăsat să cadă pe punte cu o bufnitură și toate la un loc alcătuiau un mormam compact. Am avut un noroc deosebit, căci curmalele pentru *Sohar* au fost procurate de către furnizorul de alimente al Curții regale, vechiul meu prieten, Dharamsey Nensey, fiind din același soi cu cele care se trimiteau bucătăriilor regale.

Lista lucrurilor necesare era fără sfîrșit. Jumătate de tonă de mangal pentru mașina noastră de gătit, două tăvi minunate din Oman și un ibric oman tradițional pentru a putea face cafea atunci cînd trebuia să primim musafiri în porturile străine ; vaccinuri pentru echipaj contra

vărsatului de vînt, a febrei tifoide, a holerei și tetanosului. Bruce Foster se dovedi a fi un geniu în descoperirea unor lucruri ciudate dar vitale în uliţele întortocheate ale bazarului din Mascat. De două sau trei ori pe săptămînă el se ducea la aeroport într-o camionetă mică pentru a aduce echipamentul necesar navei care ne era trimis cu avionul. O altă modalitate tipică, generoasă de a ne ajuta a fost punerea la dispoziţia noastră a lui Gulf Air, linia aeriană din Oman, Bahrain, Qatar și Emiratele Arabe Unite, care se oferise să ne transporte gratuit tot echipamentul și pasagerii.

— Expediţia Sindbad este importantă pentru toate ţările Golfului — mi-a spus Yusif Shirawi, președintele companiei aeriene. Toate aceste ţări împărtășesc ceva din istoria mării și dacă reușiţi în întreprinderea dumneavoastră ne vom aminti de trecutul nostru. Știu că programul este tutelat de Oman, dar cred că toate ţările membre care conduc compania aeriană vor fi de acord să vă punem la dispoziţie posibilităţi de transport gratuit și nu numai pentru dumneavoastră, ci și pentru echipajul și echipamentul vasului.

Iată din nou o ofertă care făcea să pară că *Nopţile arabe* existau încă ; și am fost în măsură să înţeleg această generozitate și mai bine cînd am aflat că tatăl lui Yusif Shirawi fusese căpitan de marină și cînd am văzut cum spiritul statelor moderne ale Golfului bogate în petrol este încă legat de apa sărată a mărilor. În lumea de aur a Golfului Arab, cu oraşele noi explodînd în beton spre înaltul cerului și cu afaceri de multe milioane de dolari, cu limuzine, cu aer condiţionat și toate celelalte modernizări, exista un sentiment nostalgic pentru modul de viaţă tradiţional de dinainte de perioada de avînt datorată petrolului. Cei mai mulţi dintre oamenii cu succes din

statele Golfului, noi principi ai comerțului și miniștri dinamici, provin din familii care generații de-a rîndul au prosperat ca proprietari sau comandanți de nave. Amintirile lor sînt în mod inexorabil legate de vechile vase de comerț arabe și ei vorbesc cu bucurie despre acestea și despre călătoriile din tinerețe. Este un fenomen care m-a emoționat profund și mă întrebam în sinea mea dacă la bordul navei *Sohar* echipajul meu format din omani și europeni va reuși să ajungă la înălțimea unor asemenea amintiri.

Începuseră să sosească și materialele științifice. Cînd am stabilit itinerarul călătoriei mi s-a părut că *Sohar* ar putea fi o platformă potrivită pentru cercetări maritime. Nava avea să se deplaseze încet de-a lungul unei distanțe de 6000 mile, traversînd oceanul, adesea în regiuni îndepărtate de căile navigabile obișnuite. Am luat legătura cu diferite universități și institute de cercetări oceanografice. Exista vreo cercetare în acest domeniu pe care ar fi putut-o face nava ? Am fost pus în legătură cu diferiți oceanografi și am stabilit un program științific. Urma să țin la dispoziție trei locuri la bordul lui *Sohar*, pentru cercetători care puteau veni și pleca, după cum doreau, îmbarcîndu-se în anumite puncte de pe coastă, stabilite dinainte, pentru a parcurge părțile din călătorie care îi interesau.

Pe măsură ce lăzile cercetătorilor se adunau pe chei, începea să se contureze și proiectul programului științific. Printre acestea exista și o imensă torpilă goală ; trebuie să fi fost a biologului care dorea să studieze diferte soiuri de crustacee. El propusese ca torpila să fie remorcată de navă pe tot drumul pînă în China și astfel va putea vedea ce fel de crustacee aveau să se lipească de aceasta. Mă temeam că acele crustacee puteau să moară de bătrînețe, căci torpila atît de masivă avea să încetinească foarte mult

mersul navei. Așa că am expediat-o înapoi, acceptînd în locul ei alta de dimensiuni mai reduse. Era apoi o sanie, din fericire una mică, cu un fel de tampoane absorbante, care se asemănau cu scutecele unui prunc. Aceasta avea să fie un fel de instrument în realizarea unui program privind poluarea, urmînd să colecteze uleiul aflat pe suprafața mării. Un mic colet cu ser congelat de venin de șarpe aparținea desigur unui cercetător care spera să adune pe drum șerpi de mare. Mai exista și o interminabilă cantitate de borcane din plastic, ancore plutitoare, plase de pescuit cu mîner lung și alte diferite accesorii științifice. Mă gîndeam la începutul celei de a treia călătorii a căpitanului Cook, cînd echipa științifică a cerut pentru echipamentul său un spațiu atît de mare la bordul navei încît s-a sugerat în mod foarte serios că ar trebui să se construiască o a treia punte suplimentară pentru a se asigura locul necesar depozitării materialelor. Știind că aceasta ar face ca nava să fie greu de manevrat și ar constitui un pericol, căpitanul Cook a refuzat și cei mai mulți dintre cercetători au plecat ofensați. Speram că cei de pe *Sohar* vor fi mai îngăduitori.

Cei trei cercetători programați pentru prima parte a călătoriei au sosit la timp la Mascat și am putut să-i identific după trusele lor. Andrew Price era preocupat de studiul șerpilor de mare și al planctonului. John Harwood de la Universitatea din Cambridge a venit doar cu un catalog de balene și un binoclu, deci evident era de la Unitatea de cercetări pentru mamifere de mare și urma să numere balenele în drum spre India. Proprietarul torpilei urma să ni se alăture în Sri Lanka și trimisese o notă, cerînd ca *Sohar* să remorcheze torpila pînă cînd va sosi el acolo. Al treilea dintre cercetătorii din prima parte a călătoriei era Robert Moore, prototipul oceanografului care n-a urcat

niciodată pe puntea unui vas. El a apărut ţinînd în mînă o cutie ingenioasă cu mai multe despărţituri, concepută de el, plină cu eprubete, flacoane şi diferite borcane misterioase cu chimicale. Avea o comportare tipică de profesor, ochi căprui solemni, ochelari cu lentile groase şi cioc. Purta un şort lăbărţat, din care îi ieşeau picioarele subţiri ca nişte beţe. Dacă ar mai fi avut şi o plasă de prins fluturi, ar fi fost tipul caracteristic al exploratorului ştiinţific victorian.

— Mă tem că nu putem încărca la bord mai mult de jumătate din acest material, le-am spus celor trei cercetători ştiinţifici, arătînd cu mîna spre maldărele de echipament. Primul lucru pe care trebuie să-l faceţi este să alegeţi materialul esenţial, iar celălalt să-l lăsaţi la o parte sau să-l trimiteţi înapoi la universităţile voastre. După aceea vom căuta loc pentru ceea ce a rămas şi-l vom pune bine pe punte. De îndată ce vom termina cu aceasta vreau să ajutaţi la încărcarea generală şi la echiparea navei.

— Dar noi am venit ca cercetători ştiinţifici, începu Andrew.

— Nu pe *Sohar*, l-am întrerupt cu hotărîre. Fiecare este în primul rînd şi mai presus de orice un marinar, altfel nava nu poate fi pusă la punct. Vreau ca toţi să puneţi mîna pe parîme şi vele şi să faceţi de cart. În primul rînd marinari şi apoi oameni de ştiinţă.

Trei perechi de ochi ştiinţifici m-au privit cu un aer de îndoială.

S-a anunţat data cînd aveam să pornim — la 23 noiembrie, odată cu încheierea sărbătoririi a zece ani de domnie a sultanului Qabus. Întregul Oman era într-o stare de agitaţie, pregătindu-se pentru aniversare. Pe şosele se ridicau arcuri de triumf. Pe stîlpii lămpilor de pe străzi erau prinse portrete ale sultanului, iar pe balcoanele caselor particulare, panouri. Echipe de lucrători se căţă-

rau pe fațadele clădirilor publice, legînd fire cu becuri colorate, care transformaseră capitala, în orele serii, într-o țară de basm. Au sosit o seamă de experți pentru a pregăti focurile de artificii. Tehnicienii au ridicat patru mari panouri reprezentînd scene din viața sultanatului Oman. Pe unul din acestea era o hartă a Oceanului Indian și pe el nava *Sohar* în miniatură. Căi care porneau din Mascat arătau străvechile drumuri pe mare ale Omanului, iar noaptea, mici mărgele de lumini colorate se stingeau și se aprindeau de-a lungul drumului spre China. Speram că această reprezentare nu era prea optimistă.

Sohar trebuia și ea să arate cît mai chipeșă de ziua națională, așa că am vopsit în jurul cocii o bandă în roșu, alb și verde, culorile naționale ale Omanului și am montat becuri electrice pe cele două vergi oblice, astfel încît în noaptea focurilor de artificii din Golful Mascat, cînd fortul Jalali tuna și fumega de artificii, *Sohar* și-a luat locul în mijlocul canonierelor și al șalupelor de patrulare, învăluită în lumini. Singura problemă care se punea pentru *Sohar* era faptul că generatorul, fiind prea mic, nu putea să aprindă toate becurile, așa că forța a venit de la un generator suplimentar care pufăia într-o barcă de cauciuc legată alături. Noaptea focurilor de artificii a constituit o bună ocazie pentru o petrecere de despărțire în cinstea cămășilor verzi. Îmbrăcați în veșmintele lor cele mai elegante, s-au cocoțat la bord să privească înmărmuriți focurile de artificii care explodau deasupra și să consume un ultim și imens pui condimentat cu *curry*, completat cu felii lipicioase de chec cu glazura în multe culori. În seara următoare ofițerii de la baza navală au invitat la masă echipajul de pe *Sohar*, iar seara a culminat cu jocuri violente desfășurate la popotă care au avut ca

rezultat un număr destul de mare de capete bandajate și siluete șchiopătînd în dimineața următoare.

Au fost aduse la bord fructe proaspete, semn sigur că *Sohar* era aproape gata de plecare — și de asemenea și armele noastre procurate de forțele armate ale sultanului. Ca o ironie, pirații erau din nou activi în strîmtoarea Malacca și în Marea de Sud a Chinei, întocmai ca în zilele lui Sindbad, așa că *Sohar* era bine echipată să le facă o surpriză neplăcută dacă ar fi fost atacată. Aveam gaz lacrimogen, arme albe și trei puști automate Kalașnikov aduse de șeful scafandru de pe *Sohar* și subofițerul însărcinat cu disciplina, Peter Dobbs. Înalte de 1,88 m, el servise recent într-un regiment de parașutiști al armatei britanice și fusese pregătit în tot felul de tehnici exotice de luptă. După o vizită la arsenalul forțelor terestre ale sultanului, Peter s-a întors plin de uimire.

— Mi-au spus că pot împrumuta orice doresc, m-a informat el, pistoale, puști, grenade, absolut orice. Aș fi putut face din *Sohar* o navă de război, dacă doreați. Avem destui saci cu nisip în santine pentru a clădi puncte fortificate de rezistență de jur împrejurul punții. În cele din urmă am ales armele Kalașnikov. Erau berechet. Mi s-a spus că pot să nu le aduc înapoi și că nu avem decît să le aruncăm peste bord în ocean, cînd nu vom mai avea nevoie de ele.

Sohar era acum gata. Aprovizionată cu alimente și înarmată, stătea pregătită pentru marea ei aventură. La 23 noiembrie au început să se adune la baza navală demnitarii. Două camioane teleghidate, două șalupe de pază ale poliției și iahtul alb regal erau acolo să conducă nava *Sohar* la plecare. Sayyid Faisal și un trimis chinez care venise special cu avionul de la Beijing să ne vadă ridicînd ancora au ținut discursuri. Am primit binecuvîntarea unui șef religios, iar un exemplar din Coran, decorat special

și pus într-o cutie de catifea roșie, a fost înmînat lui Khamees Marină cu însărcinarea de a-l duce musulmanilor din China. Apoi un bătrîn lup de mare din Sur, un tip gălăgios cu o barbă vopsită într-un roșu portocaliu strălucitor, a declamat o poezie pe care o scrisese despre vitejia marinarilor de altădată din Oman și perspectivele călătoriei noastre. Sayyid Faisal mi-a dat mîna și și-a luat rămas bun de la mine, iar trimisul chinez ne-a spus că speră să fie la Canton pentru a ne saluta acolo. Fanfara Poliției Regale din Oman a intonat imnul național și, așa cum le este felul, omanii au pus în mod spectaculos în scenă plecarea noastră.

Cînd a bătut ora 11, o lovitură puternică de tun a produs o detunătură al cărei ecou a răsunat în jurul falezei. În același moment am înălțat fanionul special al călătoriei, o flamură purpurie bifurcată, cu o pasăre fenix aurie în zbor, avînd deasupra scrise cuvintele *Bismillah et Rahman et Rahim* — În numele lui Allah cel milostiv și atotîndurător. S-a auzit un bubuit puternic cînd ambarcațiile de escortă au pornit motoarele și au început să se miște în formație de săgeată în jurul lui *Sohar*. Khamees Poliție a dat drumul cablului de la geamandura de acostare și o ambarcație din port ne-a remorcat, purtîndu-ne încet într-un cerc larg astfel încît să putem face semne demnitarilor care se aflau în balconul clădirii cartierului general al bazei navale. Apoi *Sohar* s-a îndreptat spre mare, am trecut printre promontorii și cinci minute mai tîrziu am dezlegat cablul de remorcă.

— Direcția sud-est pînă cînd ne îndepărtăm de uscat.

— Întindeți velele !

Marinarii din Oman au prins la scota velei mari o parîmă rezistentă, groasă de 15 cm, care ducea la vela legată frumos de verga principală, la 15 metri deasupra capetelor noastre. *„Ah ! Yallah ! Ah ! Yallah !“* a strigat

Khamees Poliţie şi ei au tras parîma. Deasupra lor, parîmele uşoare care ţineau ridicată vela de vergă s-au desfăcut, aşa cum trebuia. Mai întîi colţul, apoi întreaga întindere a velei a început să se deschidă la fel ca oblonul unei ferestre şi s-a auzit zgomotul aşteptat, în timp ce parîmele se desfăşurau de-a lungul vergii. Iar cînd vela mare a ajuns jos, a fluturat şi s-a umflat în bătaia brizei, luînd forma unei curbe iscusite.

„*Yallah ! Yallah ! Allah'l-mueen !* — Hai, hai, Allah o să ne ajute", îngînau marinarii în timp ce trăgeau parîma principală pentru a ajusta mai bine vela. Acum *Sohar* naviga. Am prins la radio comanda laconică a căpitanului britanic de pe iahtul regal, vasul principal din escorta noastră. Cîteva momente mai tîrziu navigam pe lîngă *Tineretul Omanului,* nava-şcoală a sultanului, şi cadeţii în cămăşile lor galbene au salutat pe *Sohar,* în timp ce aluneca pe lîngă ei. Nu ştiu de unde a dat Jumah la iveală un ghioc şi, sărind pe copastie, a lăsat să se audă un fluierat răsunător ca răspuns. Apoi navele de război au trecut pe lîngă noi, îndreptîndu-se în mare viteză drept înainte. Am mai auzit încă o altă orchestră intonînd melodii vesele şi de data aceasta erau cimpoaie, la bordul iahtului regal. Se auzeau zgomotele unor pistoale Verey de semnalizare, iar flăcările roşii şi albe treceau arcuindu-se pe deasupra capetelor noastre, atît de aproape încît am pus doi oameni de veghe cu extinctoare, în cazul în care o flacără strălucitoare ar fi căzut pe puntea noastră de lemn uscat.

Apoi escorta s-a întors spre casă şi a pornit repede către Mascat, lăsînd dîre albe în urma ei. Vechea *dhow* cu motor care zbîrnîia lîngă noi, purtînd la cererea mea specială cămăşile verzi, s-a întors şi ea în port.

— La revedere, la revedere, cămăşi verzi, strigam peste golul care se făcea din ce în ce mai mare între noi. Vă

mulţumesc că aţi construit o navă frumoasă. Vă mulţumesc.

Privindu-i prin binoclu îi puteam vedea bine. Fiecare dintre ei avea lacrimi pe obraz. Apoi m-am întors spre echipajul meu :

— Hai să orînduim totul pe navă şi să aşezăm fiecare lucru la locul lui. Am pornit pe drumul nostru.

Cei opt marinari din Oman se agitau strîngînd parîme şi punînd totul în perfectă ordine. Ei erau ajutaţi de ceilalţi membri mai experimentaţi ai echipajului, Mohamed Ismail, constructorul principal, care a dorit să meargă pînă în India pentru a vedea cum se comportă nava pe care a construit-o, Trondur Patursson, venit pentru a participa la prima parte a călătoriei, căci nu rezistase tentaţiei de a naviga cu o ambarcaţie arabă de tipul *boom* şi Tom Vosmer, creator de modele de nave, devenit constructor de nave, iar acum operator radio.

— Sper că radioul va funcţiona bine, căci habar n-am cum să-l repar, a murmurat Tom.

— Nu fi îngrijorat, o să fie timp suficient să înveţi, i-am răspuns. Ai grijă numai să nu pierzi manualul.

„O să avem toţi timp berechet să învăţăm", m-am gîndit. Plecasem pe urmele lui Sindbad Marinarul şi a primilor navigatori arabi să traversăm cele şapte mări în drum spre China, cale cunoscută de către negustorii arabi aventurieri cu o mie de ani în urmă.

V

MAREA ARABIEI

Există o regulă generală ca primele zile ale unei încercări temerare ca Expediția Sindbad să fie dintre cele mai dezamăgitoare. Atunci parîmele noi pocnesc, nodurile prost legate se desfac sau se înțepenesc, fiind prea strînse, velele se rup, garniturile se desprind și se pierd ore în șir în căutarea diferitelor obiecte care, în grabă, în ultimul moment al îmbarcării și împachetării, au fost puse „bine". Echipajul e și el într-o stare proastă. Emoția tumultoasă a plecării a pălit și o altă reacție îi ia locul. Oamenii care nu au reușit încă să dobîndească abilitatea de a merge pe puntea corabiei se clatină, se împleticesc și cad. Unii mai puțin norocoși au rău de mare și vomită peste balustrade, cînd nava începe să se miște odată cu valurile și hula. Membrii echipajului se studiază pe furiș unii pe alții, perfect conștienți de lunile pe care le au în față, luni ce vor fi petrecute împreună, înghesuiți și zăgăziuiți într-o mică lume din lemn.

Sohar și-a început călătoria cu un accident. În a doua dimineață mă aflam în cabina mea de la pupa și scriam în jurnalul de bord, cînd am auzit zbîrnîitul micului generator Diesel pornit pentru a încărca bateriile. Motorul a prins viață cu o răbufnire, dar aproape imediat s-a produs o bubuitură alarmantă și, simultan, puntea de deasupra capului meu a fost puternic zguduită. A urmat apoi un strigăt de durere. Am suit în fugă scara și am găsit pe punte generatorul răsturnat pe o parte, cu ulei și com-

bustibil picurînd din el. O margine de metal ruptă arăta unde fusese izbit capătul anterior al generatorului. Peter Dobbs se prăbuşise pe punte, cu faţa contorsionată de durere, şi-şi ţinea piciorul cu mîna. Printre degete îi curgea sînge şi puntea era şi ea plină de pete de sînge. Cîţiva membri din echipaj, vizibil speriaţi şi ei, stăteau în jurul lui Peter. Şi-au revenit apoi din şoc şi trei oameni l-au ridicat şi l-au aşezat pe o ladă de pe punte într-o poziţie confortabilă. Bruce a dat fuga jos după trusa de prim ajutor şi eu, ajutat de Khamees Marină, am oprit curgerea sîngelui din piciorul lui Peter şi m-am uitat la rană. O tăietură adîncă, urîtă, pînă la os.

— Ce s-a întîmplat ? am întrebat.

— Puneam în funcţiune generatorul, mi-a explicat Peter, cu faţa albă ca varul de emoţie şi durere. Cînd am dat drumul motorului, manivela de pornire nu a mai funcţionat normal şi a început să se învîrtă în gol. Apoi întreg generatorul a căzut, iar capătul din faţă s-a desfăcut brusc. O bucată de metal care s-a desprins m-a lovit în picior.

De fapt era o rană adîncă, ca de şrapnel, care cerea o atenţie deosebită. Cum pe *Sohar* nu exista nici un doctor, eram îngrijorat ca nu cumva rana să se infecteze, dacă nu era tratată cum trebuia. Aşa că am curăţat-o cît am putut mai bine, sperînd că am reuşit să scot toate bucăţelele de metal, iar Bruce a bandajat-o. Sîngerarea continua.

L-am chemat prin radio pe Neil Edwards, un radioamator din Mascat care organizase un grup de radioamatori din Oman pentru a asculta semnalele noastre.

— Aici *Sohar*. Am avut un accident la bord şi un om este rănit. Vă rugăm, aranjaţi să primim asistenţă medicală.

Neil a promis că va face tot ce va putea şi o oră mai tîrziu a chemat din nou pentru a ne anunţa că marina

sultanului trimitea un doctor. Un vas de patrulare urma să părăsească Mascatul în două ore. Care era poziția lui *Sohar* ? Le-am dat poziția noastră estimativă și am calculat că dacă avem noroc, vasul de patrulare ar putea să ne ajungă în opt ore, timp în care Peter suferea în mod evident. Din fericire, *Sohar* traversa ruta folosită de petrolierele care veneau și plecau din Golful Arab, prin strîmtoarea Hormuz ; chiar în acel moment aveam în raza noastră vizuală trei mari petroliere și speram să obținem ajutor temporar de la acestea.

— Tom ! Încearcă să le contactezi cu aparatul de radio de foarte înaltă frecvență. Spune-le că avem nevoie de un doctor, poate au cumva unul la bord. Spune-le că avem un marinar rănit.

Tom a deschis aparatul de radio și a început să lanseze apeluri. Nu a primit nici un răspuns. A stăruit timp de trei ore, repetînd mereu mesajul, dar în zadar. Am controlat dacă aparatul nostru transmite bine. Era în perfectă stare de funcționare. Petrolierele pur și simplu nu urmăreau semnalele radio.

De fapt, în acea după-masă petrolierele trecuseră pe lîngă *Sohar* la o distanță mai mică de o milă. Era o zi desăvîrșită, cu o vizibilitate de cleștar și nava noastră mergea purtată de un vînt ușor, cu imensele ei vele întinse. Nimeni nu ar fi putut trece pe lîngă noi fără să ne vadă. Am ordonat oamenilor să aprindă semnalele luminoase roșii de pericol, sperînd că voi putea atrage atenția echipajului petrolierului. Semnalele șuierau, străluceau și împrăștiau o lumină roșie sumbră, care trebuie să fi fost vizibilă pe o distanță de multe mile. Petrolierele despicau mai departe valurile, ignorîndu-ne.

Era o lecție directă de neputință în caz de pericol pe mare într-o ambarcație cu pînze. Aveam la bord toate dispozitivele moderne de siguranță, semnale luminoase, radio,

oglinzi semnalizatoare și eram în cîmpul vizual al unor vase mari moderne. Totuși, fără un cart serios la bordul acestor vase și fără un motor pe *Sohar* care să manevreze nava în calea lor treceam neobservați. Am fi putut tot atît de bine să ne aflăm în pustiul Antarcticului.

Chiar și întîlnirea cu vasul marinei a constituit o experiență neplăcută. Nava de patrulare putea naviga cu o viteză de peste 20 de noduri, era echipată cu radar și condusă de un echipaj pregătit pentru a intercepta vase pe mare. Totuși, nava marinei ne-a căutat vreo 14 ore. *Sohar* dădea un semnal radar slab și numai cînd au apărut primele stele am reușit să-i dau navei de patrulare o poziție precisă pentru a ne găsi. În cele din urmă, a doua zi la ora zece vasul de patrulare ne-a găsit, nu prin radar, ci văzînd la orizont velele albe ale lui *Sohar*. Doctorul marinei a fost adus la bord într-o barcă de cauciuc și a examinat piciorul rănit al lui Peter. El a declarat că rana nu era infectată și a cusut-o. Peter dorea foarte mult să rămînă mai departe pe *Sohar*, așa că l-am întrebat pe doctor dacă era de acord. Doctorul a răspuns că exista riscul ca piciorul să se infecteze și de îndată ce vom pătrunde în Marea Arabiei nu vom mai putea primi ajutor. Pe de altă parte, dacă Peter își va odihni piciorul și va avea grijă ca rana să nu se agraveze, tăietura se va vindeca și el se va restabili după trei săptămîni. Am vorbit cu Peter și am hotărît că va rămîne la bord. Era o decizie bună. Peter, puternic, disciplinat și scafandru priceput, avea să fie un membru de nădejde al echipajului în zilele grele care ne așteptau.

Guvernarea lui *Sohar* constituia un element esențial al Expediției Sindbad. Unul din obiectivele proiectului nostru era de a descoperi cum au reușit primii navigatori arabi să-și găsească calea spre China. Aceasta reprezenta o realizare extraordinară ; căci ei au cutreierat mările cu

corăbiile lor, aproape un sfert din înconjurul lumii, într-o vreme cînd o navă obișnuită europeană avea probleme de navigație chiar pentru a traversa Marea Mînecii, iar călătoriile lor nu au fost făcute la întîmplare, ci pe baza unui calcul foarte atent. Primele texte arabe dau cîteva indicații asupra felului în care au procedat. Ele arată că arabii foloseau stelele și nu soarele pentru a-și stabili poziția și conțin și unele referințe vagi privind hărțile și ghidurile care par a fi fost luate la bord și care fuseseră compilate după experiența unor navigatori mai vîrstnici. Dar nici o hartă maritimă arabă timpurie nu a supraviețuit și de-abia în secolul al XV-lea a apărut o carte care să înceapă să dezvăluie misterul navigației arabe. Cartea fusese scrisă de către un oman, ceea ce se potrivea foarte bine situației noastre. Acesta era un căpitan de vas din Sur pe nume Ahmed Ibn Majid, unul dintre cei mai renumiți marinari ai timpului său. Din fericire, scrierile sale au fost traduse și adnotate cu multă trudă de către un cercetător englez, Gerald Tibbetts. Luasem cu mine la bord pe *Sohar* un exemplar din cartea lui Majid în ediția lui Tibbetts, care devenise acum manualul meu în încercarea de a experimenta metodele navigației timpurii arabe.

Era greu de urmărit, și nu numai pentru că Ibn Majid îl scrisese în versuri. Adesea era mai preocupat de eleganța poetică decît să dea sfaturi practice. Această carte făcea parte dintr-o serie de scrieri ale lui Ibn Majid în care pretindea că sintetizează toate metodele primilor navigatori arabi. Desigur că dădea foarte multă teorie astronomică, explicînd mișcările stelelor în diferite perioade ale anului, metodele de identificare a diverselor constelații și așa mai departe. Dar ceea ce mă interesa pe mine erau de fapt amănuntele practice. Cum își măsura un navigator arab de demult poziția ? Cum își stabilea ruta ? Instrumentul pe care-l folosea nu era altceva decît o tăbliță de lemn lată

de vreo 7,6 cm, cu o gaură în jiloc, prin care trecea o bucată de sfoară cu un nod. Navigatorul punea nodul între dinți, întindea sfoara pînă cînd era încordată și, închizînd un ochi, ținea tăblița în așa fel încît o margine atingea orizontul, apoi verifica înălțimea Stelei Polare cu partea de sus a tăbliței. Părea grozav de simplu.

Am tăiat și eu o bucată de carton, i-am făcut o gaură centrală, am vîrît prin ea sfoara înnodată și m-am dus pe punte pentru a încerca instrucțiunile lui Majid. Acesta sfătuia navigatorii ca mai înainte de a începe observațiile să-și spele ochii cu apă rece, apoi să ia o poziție fermă și să evite să privească în direcția vîntului ca să nu-i lăcrimeze ochii. El spunea că timpul cel mai bun pentru observații era atunci cînd aveai un orizont clar. Era o noapte perfect senină, cu lună și după cîteva momente în care am tot mișcat tăblița am prins meșteșugul și am descoperit că puteam măsura înălțimea Stelei Polare. Apoi am măsurat unghiurile cu un sextant modern, am calculat poziția lui *Sohar* și am notat rezultatul. Am repetat experimentul în noaptea următoare și am văzut că poziția Stelei Polare se modificase față de tăblița de carton. Am consultat cartea lui Majid și am comparat datele lui cu tabelele moderne de navigație. Corespondența era evidentă, cu toate că Ibn Majid nu folosea grade și minute pentru măsurătorile sale, ci calcula înălțimea Stelei Polare după lățimea degetului, pe care o numea *isba*. În noaptea a treia am fost în stare să socotesc înălțimea Stelei Polare cu destulă acuratețe și să stabilesc latitudinea navei cu o variație de 30 mile, folosind doar o bucățică de carton și un capăt de sfoară cu un nod ! Nu eram decît un începător, totuși aș fi putut naviga pe *Sohar* către oricare punct ales de pe coasta indiană, la o distanță de vreo 500 de mile bune față de poziția prezentă a lui *Sohar*. Tot ceea ce trebuia să știu era înălțimea Stelei Polare în acel punct

unde ne aflam, în lățimi de deget, să navighez spre sud pînă cînd voi număra, de pe puntea navei noastre, același număr de lat de deget, să mă îndrept spre est și să păstrez aceeași înălțime a Stelei Polare pînă cînd mă apropiam de țărm.

Aceasta este o tehnică cunoscută acum ca „navigarea după latitudine", dar ceea ce făcea realizarea lui Ibn Majid încă și mai impresionantă era faptul că el pretindea că știe cum să calculeze latitudinea nu numai după Steaua Polară, ci și după multe alte stele, pe care le folosea cînd Steaua Polară nu era vizibilă. El a întocmit liste întregi de stele a căror altitudine, dacă era măsurată la timpul potrivit, o putea înlocui pe cea a Stelei Polare. Unele din aceste stele erau ușor de utilizat — de exemplu, folosea stele din constelația Crucea Sudului * — dar altele trebuiau măsurate în perechi, cînd se aflau într-o anumită relație una cu alta și într-o anumită fază a lunii. Astfel cunoștințele lui Ibn Majid privind constelațiile și mișcarea lor trebuiau să fie enciclopedice. El explica de asemenea ce variații se pot admite în privința înălțimii Stelei Polare, cum să se stabilească traseul pe ocean ținînd seama de vînt, după ce semne să te uiți cînd te apropii de uscat și așa mai departe. Nu știa cum să calculeze longitudinea unui loc, adică poziția est-vest, dar aceasta nu avea importanță. În călătoria spre China coastele se află în cea mai mare parte la nord și la sud față de ruta navei și era suficient să cunoști poziția după latitudine.

Ahmed Ibn Majid știa de asemenea cum să caute locul de acostare. Cunoștea contururile distincte ale unor dealuri și promontorii și a întocmit o întreagă listă a pozițiilor în *isba* a celor mai importante porturi. Nu e de mirare că

* Constelație din emisfera australă, situată la sudul constelației Centaurul.

Ahmed Ibn Majid a fost considerat un *mu'allim*, cel mai înalt grad al unui navigator. Pentru arabi, navigatorul cel mai puțin priceput era cel care cunoștea liniile de coastă și putea naviga de-a lungul lor în siguranță, evitînd recifele și pericolele. Al doilea grad de navigator reprezenta un marinar cu destule cunoștințe pentru a face o traversare prin largul apei, pe unde nu se mai vedea uscatul, călătorind pe o rută directă de la punctul de plecare pînă cînd se apropia de țărm. Al treilea și cel mai înalt grad era *mu'allim*. Un *mu'allim* trebuia să știe să navigheze oricînd dincolo de linia orizontului, de la un port oarecare la altul, folosind numai stelele și experiența sa și să nu se rătăcească niciodată, chiar dacă ar fi fost izbit de furtuni sau purtat dincolo de ruta sa de către curent. Ahmed Ibn Majid era un *mu'allim*. S-a susținut altădată că el ar fi fost pilotul arab care i-a arătat lui Vasco da Gama ruta din Africa în India. După ce a înconjurat Capul Bunei Speranțe și a navigat în sus pe coasta Africii de Est, Vasco da Gama a angajat acest pilot ca să conducă navele sale portugheze la Calicut, pe coasta Malabar a Indiei, pentru că acei *mu'allimi* arabi și indieni făcuseră aceeași trecere a oceanului secole de-a rîndul. Astfel, ceea ce pentru portughezi reprezenta o călătorie de descoperiri, pentru *mu'allimii* arabi constituia un drum de rutină.

Tăblița și sfoara pentru cititul stelelor, cunoscute în mod obișnuit sub numele de *kamal*, s-au dovedit a fi foarte bune pentru mine, dar oare aveau ele să fie la fel de bune și pentru alți membri ai echipajului ? Mulți dintre ei au încercat să măsoare Steaua Polară cu bucata de carton și sfoară, dar în cele din urmă am descoperit că această metodă era mai potrivită pentru o persoană de statura mea. Alții au obținut date diferite. Am consultat scrierile lui Ibn Majid și am găsit un răspuns și pentru această problemă. În constelația Capella există două stele distincte. Distanța

dintre acele două stele este de patru *isba*. Așa că dacă cineva își făcea singur propriul său *kamal*, trebuia să-l verifice ținînd seama de cele două stele din Capella și în felul acesta avea să știe dacă era corect *kamalul* său. Dar oare primii navigatori arabi au folosit și busola pentru a se ghida în călătoriile lor ? În mod sigur, pe vremea lui Ibn Majid, în secolul al XV-lea, busola era larg utilizată, dar textele vechi nu o menționează. Răspunsul trebuie să fi fost tot folosirea stelelor. Cînd l-am întrebat pe Saleh, care comandase o ambarcație de pescuit arabă, numele arabe ale punctelor cardinale, răspunsul său a fost revelator. Cele mai multe din punctele busolei sale nu erau cele folosite de europeni, ci nume de stele. Era o reminiscență a zilelor cînd navigatorii arabi conduceau vasele după direcția în care răsăreau și apuneau stelele noaptea. În timpul veghii de noapte de pe *Sohar*, marinarii experimentați din Oman pilotau nava după stele. Ziua se mulțumeau să păstreze o direcție generală corectă prin observarea soarelui, în așa fel încît vînturile musonice să bată constant la același unghi față de velele lui *Sohar*.

Pentru a verifica înaintarea noastră trebuia să știu cît de repede se mișca *Sohar* prin apă, așa că am pus această problemă oamenilor de știință de la bord. Cei trei au petrecut o oră plăcută cu calculatoarele și cronometrele lor și cu o duzină de portocale. Mai întîi au măsurat distanța exactă de-a lungul navei. Apoi Robert Moore, asemenea unui profesor excentric cu un turban pe care îl înfășurase în jurul capului în așa fel încît arăta ca o acoperitoare de ceainic pusă strîmb, s-a cocoțat la prova.

— Acum ! strigă el, lăsînd să cadă o bucată de coajă de portocală în apă, iar John Harwood a pus în funcțiune cronometrul. Coaja de portocală a fost dusă de apă înapoi, de-a lungul navei.

— Acum, s-a auzit și vocea lui Andrew, care era cocoțat la cîrmă, în timp ce coaja de portocală plutea trecînd pe lîngă el. John a oprit cronometrul și a notat cifrele. Mai multe bucățele de coajă de portocală și-au făcut mica lor călătorie înapoi, de-a lungul lui *Sohar*. John a folosit calculatorul.

— Comandante, călătorim cu 4,38396 noduri, cu cîteva mici erori în sus sau în jos.

— Vrea cineva o portocală ? Am mai multe gata cojite, a murmurat Robert.

Sunetele la bordul unei nave medievale cu pînze sînt unice. Mugetul și scîrțîitul lemnului și al parîmelor, care constituiau fundalul permanent al vieții noastre, începuseră acum să capete caracteristici distincte. Așa erau scîrțîitul ascuțit al parîmelor din fibră de nucă de cocos care susțineau catargul, apoi un sunet diferit de acesta produs de oricare tip de parîmă și care varia cu gradul și ritmul ruliului navei. Mai era apoi lovitul ușor, regulat al echei troței de cîrmă la fiecare val care trecea pe sub navă, urmat un slab clămpănit al scripeților, în timp ce cîrmaciul potrivea echea. De sus din înălțimi venea un sunet blînd, înfundat, cînd vergile mari se frecau de catarge. Ca să nu se uzeze prin frecare, fiecare vergă, era înfășurată într-un tampon mare făcut din coajă de nucă de cocos cusută în pînză de vele. Zeci de încheieturi de lemn murmurau ușor în fiecare parte a cocii, pe cînd nava își tăia drum printre valuri. Scîndurile mari ale calei se mișcau în sus și în jos, frecîndu-se una de cealaltă, în același ritm cu flexiunea ușoară a cocii, iar în cabina mea pînă și cea mai neînsemnată schimbare a direcției vîntului sau a vitezei vasului putea fi detectată fără a mai fi necesar să mă duc sus pe punte. Susurul apei de-a lungul cocii indica viteza navei, iar unghiul de înclinare transversală era marcat de mici stropi de umezeală care

se prelingeau printre scîndurile necălăfătuite aflate la nivelul apei.

În primele zile ale călătoriei cartoane, cutii, parîme, saci, cratiţe şi haine erau împrăştiate talmeş-balmeş pe toată puntea lui *Sohar*, încît se părea că abia mai exista vreo bucăţică de spaţiu unde să mai poată sta cineva.

Ambarcaţiile arabe *dhow* sînt bine cunoscute pentru haosul care domneşte pe punte, dar harababura de pe *Sohar* părea că bate recordul. Pe vergi filfîiau prosoape puse la uscat, bobine de fire pentru undiţe se încurcau în picioare, plase cu fructe se legănau deasupra bocaporturilor. Harababura s-a mai redus doar treptat, pe măsură ce fructele proaspete au fost consumate, iar efectele personale au început să dispară jos prin cuşetele fiecăruia. Membrii echipajului aveau dreptul la două cutii în care să-şi păstreze hainele şi celelalte lucruri. Aceste cutii erau depozitate sub cuşetele din pînză de prelată care se înşiruiau sub punte de o parte şi alta a cocii. Pentru a menţine interiorul cît mai răcoros posibil nu existau pereţi despărţitori, ci o singură cală lungă cît întreaga navă, de la magazia de materiale de pe punte, în pic prova, pînă la peretele din pînză de prelată care despărţea cabina căpitanului de pupa. Aici, în cala principală, locuia întreg echipajul, oamenii de ştiinţă şi marinarii. Numai eu, în calitatea mea de căpitan, eram norocos să pot avea un colţ propriu. În jurul trunchiului masiv al catargului principal, acolo unde acesta trecea prin punte, se aflau dulapurile pentru conserve şi sosuri. Mai departe, pe linia din centru a navei, erau legate două lăzi mari, una pentru echipamentul ştiinţific, cealaltă pentru materialul fotografic, care serveau şi ca mese de lucru. Departe spre pupa era depozitul principal de alimente, o stivă de saci şi butoaie prinse într-o plasă de siguranţă, iar lîngă acestea, masa cu radioul. La capătul calei, în partea dinspre pupa, o pînză groasă delimita mica

mea cabină, unde se găseau cîteva scînduri puse de-a curmezişul pupei pentru a alcătui o masă de lucru, şi un minunat sipet oman vechi, sculptat, care servea drept bancă. Aşezat pe acesta, nu aveam decît să-mi arunc o privire în sus şi dădeam cu ochii de picioarele goale ale cîrmaciului care stătea pe grătarul bocaportului, exact deasupra capului meu.

Hainele noastre erau potrivite condiţiilor în care ne aflam. Exceptînd timpul nopţii, cei din Oman au renunţat la *dishdashauri* şi purtau doar cămăşi uşoare şi *wuzarauri*, pînzele lor lungi pentru şale. Ceilalţi le-am urmat repede exemplul, preferînd pantalonilor *wuzaraurile* şi umblînd desculţi, ceea ce era mult mai comod şi mai practic. Ziua noastră începea la răsăritul soarelui cu rugăciunile celor din Oman, urmate de micul dejun care consta din pîine sau clătite. Echipajul era împărţit în trei carturi, fiecare lucrînd cîte patru ore şi avînd opt ore libere, aşa încît ne bucuram de o mulţime de timp de odihnă. Treburile zilnice erau puţine. Velele trebuiau întinse şi ajustate pentru a fi în unghiul cel mai bun, echea manipulată, butoiul cu apă proaspătă de pe punte trebuia să fie plin, velatura menţinută în bună stare de navigaţie. În fiecare dimineaţă se pompa din santină o cantitate de apă galbenă, rău mirositoare, care lăsa în siajul nostru o dîră murdară. Pe lîngă acestea aproape că nu mai era nimic de făcut. Cei care nu erau de veghe citeau, scriau scrisori pe care le expediau din primul port unde acostam, sau dormitau la soare. Locul favorit era puntea de la prova. Aici imensa curbură a velei mari împrăştia o briză blîndă, plăcut răcoroasă, iar dacă soarele se afla în înaltul cerului, vela oferea un petec de umbră.

Membrii echipajului începeau să capete caracteristici individuale. Mătăhălosul Abdullah, cu braţele lui mari şi mersul clătinat, s-a dovedit a fi cel mai bun cîrmaci. Avea

un deosebit talent să conducă nava. Se cocoța pe copastie în partea expusă vîntului, apuca cu degetele lui masive troța de cîrmă și stătea acolo complet relaxat. Arareori o mișca puțin sau o îndrepta ușor, fără a se uita măcar la cîrmă. Întotdeauna nava îl asculta, alunecînd domol, păstrînd un parcurs constant și lăsînd în urmă o dîră dreaptă curată. Nimeni nu-l putea întrece pe Abdullah la cîrmă. Ceilalți din echipaj nu făceau decît să frămînte în mînă, într-o măsură mai mare sau mai mică, troța cîrmei, reglînd cîrma sau restabilind unghiul velelor, și lăsînd o dîră curbă în urma navei.

Tînărul Eid se dovedi a fi cel mai bun cățărător din echipaj. Era foarte viguros și avea mișcări bine coordonate și deși la început nu-i plăcea să urce la înălțime, căci ameța, avea curajul să o facă oricînd i se cerea. El apuca funga velei mari, acolo de unde pornea din punte și se cățăra iute, aplecat ca un lemur, pînă în vîrful catargului, la vreo 15 metri deasupra punții, iar de acolo, cu o răsucire, sărea pe vîrful vergii principale, agățîndu-se mai departe cu mîinile și picioarele. La început l-am obligat să poarte o centură de siguranță, căci dacă ar fi căzut putea să rămînă infirm, dacă nu chiar să moară. Dar după zece zile era atît de sigur pe el și ajungea atît de repede sus, încît nici nu mai avea timp să-și caute centura de siguranță și-l vedeai cocoțat în vîrful catargului principal cu turbanul lui portocaliu și fața neagră ca tăciunele rîzînd spre mine.

Noaptea era plăcut la bordul lui *Sohar*. Uneori aveam un răsărit de lună roșu ca sîngele, razele filtrîndu-se încet prin straturile de nisip ale deșertului care se întindea în spatele nostru spre Arabia. Pe măsură ce lumina pălea, culorile nopții deveneau argintii și negre. Greementul căpăta forma unor figuri geometrice perfecte profilate pe cer. Emblema purpurie a sultanului, de pe velă, devenea în

lumina lunii de culoarea sîngelui uscat, iar unduirile velelor alcătuiau modele grațioase și complicate. Cîrmaciul nu era decît o siluetă, pe cînd ceilalți oameni dormeau, cuibăriți pe punte pentru a evita gazul din santină care te lăsa cu gîtul dureros dimineața dacă rămîneai jos în cală toată noaptea. Erau niște umbre întunecate, contopite cu alte umbre de pe punte. Marea era adesea fosforescentă, iar *Sohar* lăsa în urmă o dîră luminoasă. Atunci, dacă ai fi coborît într-unul din acele spălătoare tradiționale arabe care erau suspendate la pupa, ca niște loji de teatru, și ai fi privit în jos, ai fi putut vedea pe sub apă lumini scăpărînd și pești mari care se agitau și se răsuceau tulburați de trecerea vasului. Sau, dacă vroiai, aruncai peste bord o găleată legată cu o frînghie pentru a lua apă, să faci un duș și să te minunezi cum curge apa mării pe pielea ta în mici șiroaie, lăsînd pete de lumină acolo unde planctonul fosforescent rămîne pe trup în șuvițe asemănătoare unor licurici fantomatici.

Zorile erau marcate de zgomotul produs de Shanby, bucătarul navei, care frămînta aluatul pentru a face *chapattiurile* * de la micul dejun. Acestea erau comestibile, dar restul mîncărurilor pregătite de el rămîneau total nereușite. Eu purtam vina. Shanby și-a făcut apariția pe chei în ultima zi înaintea plecării din Mascat. De origine nesigură și vîrstă nedeterminată, Shanby a apărut ca o figură ciudat de cunoscută, în *dishdasha* lui cenușie și uzată și cu o tichiuță dintr-o imitație de dantelă pusă în vîrful capului, încununînd o față zbîrcită, cafenie, foarte asemănătoare cu aceea a unui cimpanzeu prietenos. După o clipă de reflecție, am știut ce era. Surîsul și ochii lui vicleni aparțineau unui om care își tăia calea în viață cu precauție,

* Pîine nedospită, de forma unei clătite, făcută de obicei din făină de grîu și prăjită în tigaie.

urmărind şi aşteptînd, încrezîndu-se în instinctul său de autoapărare, niciodată păşind prea departe în lumina rampei. Era tipul bătrînului soldat care serveşte în armată 30 de ani, fără a dori să fie distins sau să avanseze, dar posedînd un simţ bine dezvoltat de a-şi face viaţa cît mai comodă. În acea primă zi, Shanby mi-a vorbit într-o limbă pe care nu am înţeles-o, aşa că m-am întors neajutorat spre Musalam care stătea lîngă mine pe chei.

— Ce spune ? l-am întrebat.

— Nu ştiu, mi-a răspuns Musalam, vorbeşte limba beluci, trebuie să fie beluc.

Din spusele lui Musalam am dedus că Shanby provenea din Belucistan, la frontiera dintre Pakistan şi Iran. Coasta Belucistanului a aparţinut cîndva Omanului şi mulţi beluci s-au stabilit în sultanat. Din fericire cineva de lîngă noi cunoştea această limbă.

— Spune că vrea să vină pe nava dumneavoastră. Vrea să vină ca voluntar. Spune că are experienţă pe nave.

— Dar ce poate face la bord ?

— Spune că poate găti, că este un bucătar experimentat.

Într-adevăr, aveam nevoie de un bucătar, cineva care să fie în stare să pregătească hrana necesară pentru douăzeci de oameni, la un foc deschis cu mangal, pe punte. Shanby a fost singurul voluntar pentru această muncă. Văzînd că nu se prezintă nimeni, mă temeam că vom fi obligaţi să facem pe rînd, fiecare dintre noi, pe bucătarul.

— Foarte bine, spune-i să treacă imediat la bord şi să ne pregătească prînzul. Dacă mîncarea va fi bună, îl angajez ca bucătarul navei.

Shanby şi-a ridicat *dishdasha* şi s-a căţărat pe punte. Ceea ce a gătit a fost oarecum acceptabil. Era o mîncare de zarzavaturi cu *curry* şi orez lipicios, fără nici un gust.

L-am luat ca bun. M-am gîndit că la drept vorbind era nou pe navă. Nu era obişnuit cu focul de mangal şi probabil nu avea la dispoziţie nici cratiţele şi oalele pe care ar fi vrut să le folosească, mai mult chiar, nu alesese el nici ingredientele. Era o situaţie cam specială, trebuie să recunosc, *Sohar* avea urgent nevoie de un bucătar de vreme ce erau mai puţin de douăzeci şi patru de ore pînă ridicam ancora. Aşa că i-am spus lui Shanby că îl angajez, dar el urma să se ducă imediat la *suq* * să cumpere tot ceea ce avea nevoie în materie de lucruri pentru gătit, ca şi mirodeniile necesare, iar în dimineaţa următoare trebuia să fie prezent la raport. Shanby a reapărut cu o oră înainte de plecare. În acea seară nu a fost necesar să gătească, căci pe punte era o harababură nemaipomenită şi încă nu ne aranjasem, aşa ca pentru cină am mîncat mere şi pîine. În ziua următoare Shanby a pregătit dejunul. A fost exact acelaşi *curry* fad cu zarzavaturi, acelaşi orez călduţ, ca şi cel de la masa de probă. La cină ne-a dat *curry* rece rămas de la dejun. Dejunul din ziua următoare a fost identic, acelaşi *curry* fără gust, poate cu o mică variaţie de zarzavaturi. Îmi era clar că Shanby ştia să pregătească doar un singur fel de mîncare, acelaşi *curry* neplăcut. Eram condamnaţi să-l mîncăm de la un ţărm la altul al Mării Arabiei.

Shanby reprezenta crucea pe care trebuia să o purtăm în următoarele trei săptămîni. Sufeream toţi. Nimic nu-i mai rău pe o navă decît un bucătar total nepriceput, iar Shanby se dovedi a fi îngrozitor. Era foarte încet la micul dejun, îi trebuiau două ore să pregătească *chapattiurile*, iar cei care veneau mai tîrziu, pînă cînd erau serviţi aveau o foame de lup. Cînd pregătea prînzul era foarte neglijent. Curăţa zarzavaturile atît de prost, încît lăsa bucăţi pu-

* Bazar sau piaţă în Orientul musulman.

trede în mîncare, iar orezul nu-l scurgea niciodată cum trebuie, așa încît se aduna tot, formînd o pastă apoasă. La vremea cinei lenevea, atunci ori ne dădea resturile de *curry* de la prînz — și nu-i de mirare că întotdeauna rămîneau o mulțime — ori deschidea cîteva cutii de conserve la întîmplare și ni le servea abia călduțe.

Era inutil să-l ajuți pe Shanby, el profita doar de bunăvoința noastră. Terry Hardy, operatorul de sunet de pe *Sohar*, a încercat să-i vină în ajutor, căci lui îi plăcea să mănînce bine. Shanby a profitat de ocazie și a șters-o, dispărînd în cușeta lui, de unde a reapărut la vremea cinei, fiind primul care s-a servit. Chiar dacă strigai la el nu-l impresiona, căci avea o piele groasă ca de rinocer. Într-o zi Eid a fost pe punctul de a-l pocni, văzîndu-l că-și spală picioarele într-un lighean de bucătărie. În ziua următoare am observat că Shanby își spăla din nou picioarele murdare în ligheanul de bucătărie, dar ferindu-se să fie văzut de omani.

Shanby era un asemenea nemernic fără pereche, încît de fapt ajunsese să aibă un oarecare farmec. Se strecura pe furiș pe punte, în așa fel încît putea privi în orice direcție, dintr-o dată, pentru a fi în măsură să evite să-l cheme cineva și să-i dea de lucru. Dacă era văzut, căuta să-și ia o atitudine serviabilă, dar dînd în același timp impresia că este ocupat. Îmbrăcămintea lui obișnuită era o pereche de șalvari largi, foarte murdari, o cămașă englezească în pătrățele, foarte scumpă, care fusese uitată la bord de un vizitator în portul Mascat și dispăruse pe dată în garderoba lui Shanby, și jalnica lui tichie din dantelă. Aceasta era uneori înlocuită cu o cîrpă de praf de un galben deschis, pe care o lega în jurul capului. Atunci arăta ca ceva intermediar între o femeie de serviciu dintr-o comedie și un colonel de cavalerie american dintr-un *western*. Stînd pe vine în aceste veșminte bizare,

cu proteza muiată într-un pahar lîngă el, învîrtea la întîmplare în orezul lui oribil, în timp ce din ţigara pe care o fuma îi cădea scrum în mîncare. Atunci, în fine, mi-am dat seama de originea insultei „fiul unui bucătar marinar".

Oamenii de ştiinţă îşi începuseră programul lor de cercetare. Andrew aduna în fiecare zi mostre de plancton cu ajutorul unei site plutitoare pe care o lega într-o parte a lui *Sohar* şi apoi punea recolta în sticle. De asemenea, de două ori în 24 de ore cobora în apă un colector. Acesta plutea alături de navă, adunînd uleiul şi alte forme de poluanţi de la suprafaţa apei. Deşi *Sohar* naviga într-o regiune folosită de petroliere, se părea că apa era foarte puţin poluată. În fiecare dimineaţă Andrew căuta vietăţile mărunte de la suprafaţa oceanului, adunînd mici colonii de crabi şi insecte care îşi aveau sălaşul în diferite alge şi plante marine, sau alte resturi plutitoare purtate uşurel de apă în jurul lui *Sohar*. Stînd acolo pe copastie cu plasa de prins peşte cu coadă lungă, cu pălăria lui de paie şi costumul de baie, Andrew arăta asemenea unui copil din epoca eduardiană * dus drept recompensă să prindă creveţi la malul mării.

Robert Moore, colegul lui, era ocupat să studieze concentraţia microelementelor din apa mării. Acestea sînt vitale pentru viaţa din ocean, iar *Sohar* era adaptat întocmai pentru activitatea lui Robert. Deoarece coca era numai din lemn şi sfoară, nu lăsa în apă nici o fărîmă de metal, aşa cum ar fi fost cazul cu o navă construită din oţel sau bătută în cuie, ceea ce însemna că mostrele lui Robert din apa mării erau mai puţin pasibile să fie contaminate la bordul lui *Sohar* decît pe multe alte tipuri de nave. Robert petrecea ore de-a rîndul în măruntaiele lui *Sohar*, aplecat asupra cutiilor lui de vraci cu echipament

* Epoca lui Eduard al VII-lea, rege al Angliei (1901—1910).

ştiinţific. Cu turbanul lui, legat dezordonat, arăta ca un vrăjitor modern, învîrtind eprubetele pline de apă cu bășici şi umplînd diferite flacoane cu amestecuri misterioase de apă marină, pe care avea să le ducă înapoi la universitatea lui pentru a le studia.

Al treilea om de ştiinţă, John Harwood, îşi petrecea cea mai mare parte a timpului în capătul opus al navei, legănîndu-se sus lîngă arborele principal, pe un scaun de catarg ridicat acolo cu ajutorul unei fungi de foc. Cu un carnet şi un binoclu în mînă, John urmărea mamiferele marine, balene, delfini şi altele asemănătoare, ţinînd şi un jurnal pentru toate păsările pe care le vedea. Dar balenele, chiar şi cele mici, erau puţine şi arareori apăreau ; şi, aşa cum observa John cu mîhnire, lucrul cel mai important pe care l-a învăţat a fost că atunci cînd trebuia să reperezi o balenă, marinarii experimentaţi de pe *Sohar* erau mult mai abili decît cercetătorii ştiinţifici. Aşa de exemplu, Trondur şi Mohamed în special puteau să vadă de pe punte învolburarea de apă produsă de balenă cu mult înaintea lui John, care se afla la catargul principal. Ajunsese să fie o glumă obişnuită a echipajului să strige : „John ! John ! Trezeşte-te ! N-ai văzut balena ?“ John se uita în jos cu un zîmbet sfios şi îşi muta binoclul pentru a privi în direcţia bună.

Cînd era însă vorba să repereze păsări, John se dovedea un adevărat as şi ne procura o plăcere în plus identificînd păsările care zburau în jurul navei. Cele mai multe dintre păsări erau cele obişnuite : gîşte de mare, petrei, diferite păsări tropicale cu aripi lungi, înguste. Uneori avea şi cîte o surpriză. Odată a văzut doi pescăruşi mari, care nu se găsesc de obicei în aceste ape şi un caprimulg care, deşi este o pasăre de uscat, părea fericit acolo în larg. Pasărea nu a făcut nici un efort să se întoarcă spre uscat, ci a tot dat tîrcoale navei ore de-a rîndul. Ca mulţi alţi marinari,

primii navigatori arabi s-au călăuzit în navigația lor după zborul păsărilor, urmărindu-le și știind după schimbarea speciilor cînd se aflau aproape de țărm. Credeau, ceea ce mi se părea foarte drăguț, că micii petrei, care par atît de fragili și delicați, supraviețuiesc atît pe vreme bună cît și pe cea proastă și că nu se duc niciodată pe uscat, ci trăiesc mereu pe mare și își clocesc ouăle în spuma valurilor.

La 29 noiembrie în undițele noastre s-au prins primii pești : un bonito mic și un altul asemănător unui macrou. Erau prea mici pentru a putea sătura un echipaj de douăzeci de oameni flămînzi, așa că i-am tăiat și i-am pus la uscat ca momeală pentru rechini. Exista deja un rechin de vreun metru și ceva lungime care circula zilnic în siajul nostru, o umbră sinistră, sumbră, umblînd după resturi.

Înaintarea navei noastre era bună, dar nu spectaculoasă. Parcurgeam cam 70—80 mile pe zi, în funcție de vînt. Cînd vîntul bătea dinspre prova, *Sohar* rula într-un mod neplăcut, balansîndu-se înainte și înapoi cu un muget puternic al lemnelor din arboradă, lovite de catarg, o bătaie a pasticilor de lemn pe măsură ce sarturile mai întîi se curbau și apoi se întindeau odată cu ruliul. Cînd vîntul bătea dinspre pupa, *Sohar* despica valurile plină de avînt, dar era stînjenită de forma velelor sale. Acestea arătau cam jalnic, atîrnînd în falduri mari. Fuseseră cusute în India de către un specialist care confecționa vele pentru vasele indiene și am învățat încă o dată lecția că atunci cînd construiești un vas pe care-l copiezi după unul medieval, fiecare amănunt trebuie supravegheat personal, fie că ar fi fost vorba de alegerea lemnului pentru scînduri sau numărul de împunsături pe centimetru în cusăturile pînzelor navei. Meșterul a lucrat superficial și, înainte de a pleca din Mascat, am încercat să îmbunătățim lucrarea, transformînd spațiul pentru parade al bazei na-

vale într-un depozit de velaturi, acoperindu-l cu pînze care trebuiau cusute din nou. Astfel, am stînjenit foarte mult pe ajutorul de comandant care a fost obligat să contramandeze exercițiile de dimineață pînă cînd aveam să dispărem de acolo. Acum, aflîndu-ne în larg, am văzut că meșterul folosise și o pînză de foarte proastă calitate. Pînza aceasta, din bumbac, fusese țesută de mînă, pentru a fi autentică și, fiind țesută larg, cu prima bătaie a vîntului s-a întins pînă cînd velele s-au umflat fără eficacitate. Mi-am dat seama cu durere, că la următoarea noastră acostare trebuia să pregătim un nou set de vele, căci altfel *Sohar* avea o șansă foarte mică să ajungă în China înainte de a începe anotimpul taifunurilor în Marea de Sud a Chinei, perioadă în care navigația era foarte primejdioasă.

Cealaltă mare îngrijorare a mea o constituia cîrma. Aceasta se clătina în față și în spate, șubrezită, amenințînd să cadă în întregime. Parîmele care amarau cîrma de pupa se întinseseră. Două dintre ele se aflau sub linia de plutire și se uzaseră complet, iar capetele lor destrămate se unduiau ca o algă. Nu era nimic de făcut decît să o reparăm temporar. În următoarea zi calmă, Mohamed și Trondur s-au lăsat în jos peste pupa și au pus legături noi deasupra apei. Dar am hotărît să nu le scot pe cele din apă, de vreme ce cîrma se ridica mugind la fiecare val și exista pericolul ca cineva să-și strivească mîna între pana masivă a cîrmei și etambou. În plus rechinul era tot acolo, dînd flămînd tîrcoale navei.

VI

INSULELE FUNIEI DE COCOS

La 4 decembrie am primit prima avertizare de furtună : în Golful Bengal se formase o depresiune tropicală care se îndrepta de-a curmezișul Peninsulei Indiene în direcția noastră. Am pregătit nava pentru orice vijelie posibilă, am făcut ordine pe punte și ne-am grăbit să terminăm de cusut acoperitoarea pentru bocaporturi. Bocaportul principal de pe *Sohar* măsura cam 3,60 pe 1,80 m și în mod obișnuit avea deasupra un grătar deschis pentru a permite aerului să pătrundă în cala rău mirositoare. Nu-mi plăcea deloc perspectiva de a acoperi bocaportul pe timp de furtună și de a lăsa gazul închis în santină, dar pe o vreme proastă nu aveam încotro. Depresiunea a luat sfîrșit mai înainte de a ne ajunge pe noi, dar am observat că echipajul se înveselea atunci cînd avea de lucru.

Într-adevăr, era limpede că europenilor de la bord le venea greu să se adapteze lungilor ore cînd nu era nimic de făcut, înghesuielii în care ne aflam, mîncării oribile a lui Shanby și mediului înconjurător neobișnuit. Erau oameni tineri, în putere, activi și limitările de pe navă îi îngrădeau. Cei din Oman, dimpotrivă, se simțeau mai puțin tulburați. Necesitățile lor erau foarte simple și aveau o capacitate mult mai mare de a se relaxa și de a sta ore în șir fără a întreprinde nimic. Puntea de la prova era mereu pavoazată cu siluetele culcate ale oamenilor dormind pe scîndurile de bordaj, cu turbanele desfăcute, lăsate pe față pentru a avea umbră. Dar trîndăvia lor nu era decît aparentă. Cînd se cerea îndeplinită vreo

muncă, oamenii se avîntau cu entuziasm. Fie că trebuiau să tragă vela mare sau să coasă vreo acoperitoare de bocaport, ei preferau să lucreze în echipă şi să cînte în timpul lucrului. Unul dintre ei, de obicei Eid sau Abdullah, începea să intoneze cîntul de lucru, ceilalţi răspundeau cu refrenul, apoi cel care dirija relua şi toţi frazau şi contrafrazau, împletind cîntecul cu munca. Dacă sarcina pe care o aveau de îndeplinit era grea, ca de exemplu ridicarea vergii mari, atunci începutul cîntecului era chibzuit şi măsurat. Echipa se aduna lîngă fungă. Eid stătea într-un loc de unde putea fi văzut de toţi, intona primele versuri, iar ceilalţi îi răspundeau şi astfel melodia era intonată pe rînd de unii şi de alţii, intrînd uşor în ritm şi mărindu-şi volumul, pînă cînd toţi ajungeau la unison. Apoi Eid izbea puternic cu piciorul desculţ în punte, bătea tare din palme şi întreaga echipă se apuca cu avînt de lucru, prinzînd şi trăgînd din greu parîma, în timp ce vergile se ridicau în sus. Era un stil de lucru care s-a dovedit eficient şi atrăgător, încît după două săptămîni europenii s-au alăturat şi ei şi am observat cu mulţumire primele semne că echipajul devenea unitar.

După ce am făcut ordine pe vas, moralul s-a îmbunătăţit şi datorită ştirii primite de Tom prin postul lui de radioamator că soţia din Oman a lui Musalam născuse o fetiţă. În acea noapte teuga a răsunat de cîntecele de bucurie ale oamenilor pentru a sărbători evenimentul.

La jumătatea drumului spre coasta indiană, după ce navigasem 600 mile, am întreprins un exerciţiu de salvare. Pericolul pentru o navă atît de falnică şi mare ca *Sohar* era că, dacă cineva ar fi căzut din întîmplare peste bord, ar fi trecut un timp îndelungat pînă l-am fi putut pescui. Neavînd un motor pe care să-l punem în funcţiune, trebuia să virăm, să umflăm şi să coborîm o barcă de cauciuc şi să o trimitem ca o ambarcaţie de salvare după cel

căzut în apă. Pe un vînt puternic sau o mare agitată, *Sohar* ar fi putut fi la o depărtare de vreo milă pînă cînd barca de salvare ar fi fost gata. Aveam în permanență legat la pupa un cablu de siguranță, cu un laț la capăt, tras pe apă după noi. Dacă cineva ar fi căzut din întîmplare, ar fi avut totuși posibilitatea să se apuce de acesta și să se țină astfel agățat. Dar dacă nu reușea să se prindă de cablu, viața lui depindea de viteza cu care lansam ambarcația de salvare pentru a-l ajunge din urmă și a-l lua.

Exercițiul de salvare a constituit o experiență de dezmeticire. Am împărțit oamenii în două echipe pe care le-am pus la întrecere pentru a vedea care reușea să recupereze prima o cutie de carton aruncată în mare, în timp ce *Sohar* naviga mai departe. Prima echipă și-a îndeplinit misiunea în mod adecvat. Cutia de carton a fost aruncată în ocean, strigîndu-se : „Om la apă !". Echipa a scos barca de cauciuc, a umflat-o cu pompa de aer comprimat de la echipamentul nostru de scafandru, a coborît-o, a pus la punct motorul suspendat și a plecat. Cutia se și afla la vreo jumătate de milă depărtare, între valuri, în afara razei vizuale, iar cei din barcă au recunoscut că au avut noroc să o găsească. Dar eforturile celei de a doua echipe s-au transformat într-o adevărată situație critică. În graba lor nu au reușit să fixeze cum trebuie planșeul bărcii și în timp ce era lăsată peste compastie, ambarcația a alunecat într-o parte, iar planșeul a căzut și a fost luat de apă.

— Repede ! am urlat. Duceți-vă după el.

Scîndura dădea rigiditate bărcii și fără ea ambarcația nu ar fi putut fi utilizată bine cu un motor suspendat la bord, așa încît „barca noastră de salvare" ar fi devenit nefolositoare. Mohamed și Peter au sărit în barcă, au apucat lopețile și au început să vîslească cu disperare

spre planşeu. Alesesem în mod special pentru exerciţiu o zi cu vînt şi cu o mare agitată, iar acum, de cînd avuseseră o imagine a riscului căderii peste bord, oamenii deveniseră mai atenţi. Cu vîntul bătînd în coca şi în vergi, *Sohar* era purtată repede, deşi Trondur, care se afla la cîrmă, a blocat înaintarea navei, astfel încît velele fîlfîiau acum libere. Distanţa dintre navă şi barcă s-a mărit repede. Mohamed şi Peter au vîslit spre planşeul bărcii, dar ambarcaţia de cauciuc umflată în grabă era plină cu apă şi înainta încet. Fusese proiectată pentru a fi acţionată cu motor şi nu cu două padele. Apoi padela lui Peter i s-a rupt în mînă. Iată încă o lecţie pentru noi — padelele obişnuite nu erau destul de rezistente. Atunci el a început să vîslească cu lama ruptă şi treptat barca a ajuns din urmă planşeul. Am văzut de la distanţă cum Peter a sărit în apă să îl recupereze iar apoi s-a căţărat din nou în barcă.

În acest timp coborîsem în apă un cablu lung, aproape o jumătate de milă de funii legate împreună, care era prins de barca de cauciuc ca un cordon ombilical. Au fost necesari 12 oameni ca să tragă şi să aducă barca înapoi la *Sohar,* în siguranţă. Toţi puteam foarte uşor să ne imaginăm ce s-ar fi întîmplat dacă ne-am fi aflat într-o situaţie cu adevărat critică, noaptea sau pe timp de furtună. Şansele de a salva un om căzut de pe *Sohar* în apă erau foarte mici. John Harwood, care urmărise întregul episod din punctul lui de observaţie de pe catargul principal, ne-a atras atenţia asupra unui alt fapt interesant.

— Lucrul cel mai ciudat, a spus el, a fost că atunci cînd Mohamed şi Peter se agitau în barca de cauciuc, doi rechini au apărut dintr-o dată, unul sub barcă şi altul alături. Cei doi rechini au stat acolo tot timpul, ca şi cum şi-ar fi dat seama de agitaţia produsă. Unul era lung de aproape trei metri.

Existau şi unele interludii comice care ne înveseleau. Andrew reuşise în fine să adune pentru studiul lui zece crustacee. Acestea se lipiseră nu de torpila special proiectată în acest scop pe care o trăgeam în spatele lui *Sohar*, ci de cablul de siguranţă. Andrew era încîntat, căci se dovedea astfel că tinerele crustacee nu se lipeau de nave numai cînd se aflau în porturi, aşa cum sugera o teorie, ci înotau în larg şi se puteau prinde de nave pe mare. El a început să studieze în fiecare zi cu multă atenţie specimenele, măsurîndu-le pentru a vedea cît de repede cresc. Într-o zi, trăgînd cablul de siguranţă, l-am auzit strigînd plin de furie :

— Porcul, nerușinatul !

Ne-am uitat să vedem despre ce era vorba. Andrew ţinea cablul din care picura apă, lovindu-l cu o cavilă. Dislocat din cauza acestui atac, un frumos crab verde căzu pe punte, mişcîndu-se în grabă să-şi caute un adăpost.

— Mi-a mîncat jumătate din probele mele de crustacee. Porcul lacom, îi arăt eu lui !

Mai mulţi membri ai echipajului au pornit într-o goană comică în jurul punţii urmărind crabul, înarmaţi cu diferite obiecte, polonice, cavile, cuţite şi orice sculă pe care au putut pune mîna. În cele din urmă inculpatul a fost prins.

— Te-am prins, strigă Andrew încîntat, în timp ce întindea mîna şi apuca crabul. Ca pedeapsă vei servi cauza ştiinţei — şi a pus vietatea într-un borcan cu formol care aştepta gata pregătit.

Crabul care trăise confortabil într-o crăpătură de lîngă chilă şi ieşîse de acolo doar ca să-şi ia micul dejun, hrănindu-se cu mostrele lui Andrew şi alte resturi, nu era singurul călător aflat la bord pe *Sohar* care ne deranja. Cavităţile întunecate de sub copastie găzduiau o colonie

înfloritoare de vietăți care călătoreau clandestin, o familie numeroasă de greieri. Aceștia îl înnebuneau pe Terry, operatorul nostru de sunet.

„Nimeni nu va crede că filmul nostru a fost făcut pe mare, dacă tot ceea ce aud nu este decît un țîrîit de greieri", se plîngea el și plănuia lungi campanii de atac. Noaptea, cînd Terry făcea de veghe, se putea vedea licărul unei torțe și se auzeau pași furișați, urmați de zgomote înfundate și tot felul de înjurături, în timp ce fugărea la nesfîrșit pe cei care-l chinuiau. Dar greierii se înmulțeau mult mai repede decît putea Terry să-i lichideze, iar nopțile blînde pe mare erau pline de țîrîitul și bîzîitul lor atît de puțin armonios.

La sfîrșitul lunii decembrie am văzut primele semne ale apropierii uscatului. Cercetătorii științifici au tras cu năvodul o cantitate suplimentară de plancton și curînd după aceea și băieții din Oman au avut prima recoltă bună de pește. Vreo duzină de toni splendizi s-au prins în năvoade, atrași de momelile lor. Khamees Poliție l-a amenințat pe Shanby că-l bate dacă se atinge de pește și jumătate de oră mai tîrziu peștii se frigeau pe cărbuni. Cel mai îndemînatic dintre pescarii noștri, Khamees Poliție, a ales peștele cel mai gras și l-a fript cu grijă. Apoi, tăind cea mai bună bucată, mi-a adus-o mie, spunînd :

— Sînteți căpitanul, trebuie să fiți primul care mănîncă din peștele prins. Nimeni nu gustă pînă nu ați mîncat dumneavoastră.

Înmulțirea planctonului și prezența bancurilor de pești dovedeau că *Sohar* trecuse dincolo de zonele adînci ale Mării Arabiei, iar acum trebuie să fie peste reciful Bassas de Pedro, la vreo 250 mile depărtare de coasta de sud a Indiei. Urma să navigăm cu foarte mare atenție, căci *Sohar* pătrundea în ape periculoase. Dacă erau exacte

calculele mele, trebuia să apară în calea noastră o salbă de insule de coral, Laccadivele. Aceste insule mici, multe dintre ele neavînd o lungime mai mare de o milă, abia se ridică la suprafaţa apei, iar de pe ele se îndreaptă în sus cocotieri înalţi. În partea de est, direcţia de unde venea *Sohar*, insulele sînt înconjurate de recife de coral, care ar fi putut despica fundul navei. Nu exista nimic care să-ţi indice prezenţa recifelor, nici un prag cît de mic al platformei marine pentru a te alerta. Insulele se ridică brusc deasupra apei, la vreo sută de stînjeni *. Dacă am fi dat peste ele noaptea, am fi fost pierduţi.

Am controlat de mai multe ori poziţia navei noastre, iar în noaptea de 9 decembrie am zărit de departe conturîndu-se farul care marchează capătul de nord al Laccadivelor. Am ordonat o schimbare de drum cu şase puncte spre vest, am redus suprafaţa velică, aşa încît *Sohar* abia se tîra prin bezna nopţii. În zori, cînd lumina a năpădit orizontul şi boarea ridicată de pe mare s-a risipit, am văzut uscatul. Acolo, drept în faţa provei, abia putînd fi zărită, apărea o deformare a orizontului de un verde ca măslina, o simplă pată de ceva care nu mai era acea mare albastră pe care o vedeam de două săptămîni. Era micuţa insulă Chetlat, cea mai nordică dintre toate insulele Laccadive şi prima din calea ce-i ducea pe navigatorii arabi de altă dată în China şi care în acelaşi timp a furnizat şi material pentru poveştile lui Sindbad Marinarul.

„În aceste insule — scria geograful arab Idrisi în secolul al XII-lea — veneau navele din Oman să strîngă nuci de cocos şi să taie arbori pentru a-şi construi corăbii. Oamenii rămîneau pe insule unde îşi făureau navele pe care navigau apoi spre casă.“ Deşi Laccadivele sînt doar nişte fărîme în vastitatea Mării Arabiei, era uşor de

* Unitate nautică de măsurare a adîncimii, egală cu 1,82 m.

văzut de ce marinarii arabi au dat peste ele, căci se află chiar în calea vaselor care se îndreaptă din sudul Peninsulei Arabe spre coasta de vest a Indiei. Păduricile de cocotieri de pe insule furnizau arabilor o funie excelentă pentru construirea navelor. Chiar și *Sohar* fusese asamblat cu frînghie de nucă de cocos din Laccadive, iar oamenii din Agatti care au cusut nava noastră erau insulari din Laccadive. Legăturile arabe istorice dovedesc că peste 90% din locuitorii insulelor sînt musulmani și ei revendică faptul că islamismul le-a fost adus în timpul vieții lui Mohamed de către un sfînt musulman naufragiat în Laccadive.

Din punct de vedere politic aceste insule aparțin acum Indiei, iar cînd India era guvernată de britanici, insulele fuseseră declarate o regiune protejată, iar insularii erau considerați ca un neam al cărui cultură trebuie să fie apărată împotriva influențelor dăunătoare venite din afară. Fără îndoială, cultura din Laccadive merita să fie protejată. Locuitorii din aceste insule trăiau într-o societate aproape idilică. Fiecare mică insulă era o comunitate condusă de un sfat al bărbaților care se întîlneau pentru a dirija viața insulei. Acest sfat nu avea decît puterea opiniei publice, iar locuitorii dădeau ascultare sfatului pur și simplu pentru că acesta reprezenta dorințele obștii. Nu se cunoșteau crime. În arhiva colonială nu se afla înregistrat nici măcar un singur caz de omor sau violență. Singura culpă, și aceasta rară, era furtul de nuci de cocos din copacul altuia. Dacă nucile furate nu erau restituite, făptașul era pus să stea într-un colț, cu fața la perete, ca un copil obraznic. În această societate în care crima și fapta josnică rămîneau necunoscute, un astfel de ostracism era suficient. Cealaltă crimă era absența la vînătoarea de șobolani, atacurile regulate organizate împotriva șobolanilor de copaci care distrugeau recolta de

nuci de cocos. Tinerii se urcau în copaci și îi scuturau pînă cînd șobolanii cădeau jos, unde mulțimea care aștepta îi gonea cu bețe. Absența la o vînătoare comunală de șobolani era total dezaprobată, iar consiliul trimitea o avertizare absentului. Îi dădea totuși o șansă : dacă putea să aducă în următoarele zece zile cinci șobolani morți era iertat, chiar și de statul la colț.

Nucile de cocos și peștele constituiau singurele produse ale insulelor — pînă și orezul trebuia adus de pe continent. Societatea era de obicei împărțită în patru grupuri, după ocupația fiecăruia. Existau astfel proprietarii de pămînt, constructorii de vase, pescarii și cei care se urcau în cocotieri. Separate de India de mai bine de 200 mile de ape deschise, insulele Laccadive erau de secole izolate din punct de vedere geografic. După independență, guvernul Indiei a păstrat statutul special al insulelor, declarîndu-le teritoriu unional, Laccadivele urmînd a fi administrate direct de la New Delhi și, cu una sau două excepții, accesul străinilor în insule era interzis.

Privind spre conturul verde al insulei Chetlat, pe măsură ce *Sohar* se apropia cu toate pînzele sus, ne închipuiam că navigam într-un vis. Insula părea că răspunde oricărei noțiuni de paradis tropical. O linie de nisip alb strălucitor devenea de fapt o plajă care ducea spre plantațiile de palmieri. Printre copaci puteam distinge acoperișurile din țiglă roșie și cele din stuf ale caselor băștinașilor. În partea de sud a insulei, o întindere de apă strălucitoare acvamarină indica prezența unui prag de coral, peste care își purta spumele cîte un val molcom, pierzîndu-se apoi într-o lagună de un albastru palid. Două pirogi mici pescuiau la adăpostul coastei și înaintau încetișor, cu sfială, îndepărtîndu-se de țărm pentru a urmări apropierea noastră. Mă întrebam în sinea mea ce își

închipuiau că este *Sohar*, cu velele sale mari, albe și emblema purpurie a sultanatului, o imagine din timpuri străvechi.

Se impunea totuși să mă concentrez. Era pentru prima oară că trebuia să ancorez o corabie cu velatură, fără motor, la care se mai adăuga și faptul că nu știam nimic despre curenți și situația mareei. Am avut un moment de panică, cînd un șir de valuri deferlante a apărut lîngă locul pe care îl alesesem pentru ancorare dar, uitîndu-mă mai bine cu binoclul, am văzut că valurile erau în partea mai îndepărtată a ancorajului. *Sohar* aluneca ușurel prin apa de un albastru întunecat. Era o insulă de coral clasică. La o distanță de jumătate de milă de coastă și la o adîncime de vreo 60 metri, sondorul nu găsea încă fundul apei. Apoi, culoarea mării s-a schimbat dintr-o dată din albastru închis în verde ca jadul, iar noi alunecam acum peste marginea recifului de coral.

— Jos vela artimon, i-am strigat lui Mohamed.

Vela de la pupa a fost strînsă și legată și oamenii au lăsat în jos verga pînă la punte. *Sohar* se afla acum la circa 70 metri depărtare de locul ales.

— Jos vela triunghiulară ! am strigat eu, iar Mohamed a repetat :

— Jos vela triunghiulară, jos vela triunghiulară !

Omanii, ca și europenii, erau la fel de pricepuți la comenzi atît în arabă, cît și în engleză și vela triunghiulară, cea mai din prova navei, a dispărut ca o batistă în mîinile unui prestidigitator.

Toți cei care nu manevrau velele stăteau lîngă parapet și priveau insula, vrăjiți de frumusețea ei.

— Școta velei mari, cîrmă bandă, Khamees.

Echea a scîrțîit, în timp ce Khamees Poliție, cu capul aplecat pentru a privi sub velă, a împins-o spre partea

ferită de vînt şi a adus nava cu prova în vînt. Tom a slăbit şcota velei mari, lăsînd vela fără vînt.

— Daţi drumul ancorei !

Trondur, aflat pe puntea teugii, a aruncat o privire în urmă pentru a se asigura că totul era în regulă, a făcut un semn unuia să urmărească lanţul cum alunecă peste bord şi dintr-o tăietură de cuţit i-a dat drumul celei mai bune ancore de pe prova, lăsînd-o să cadă în apa limpede, adîncă de 9 metri, frumoasă, marcată de pietre neregulate de coral. Încetişor, *Sohar* s-a oprit, şi-a îndreptat prova contra vîntului şi apoi a rămas neclintită, prinsă de lanţul ancorei.

Sosirea noastră fusese remarcată. Printr-o deschizătură din recif au apărut pufăind două bărci cu motor. Comitetul de primire nu arăta prea atrăgător. Bărcile cu motor erau încărcate cu poliţişti înarmaţi, îmbrăcaţi în uniforme de culoare kaki şi purtînd puşti. Această privelişte descurajatoare, a fost atenuată, la o privire mai atentă, de faptul că poliţiştii înarmaţi se uitau cu gura căscată, uimiţi, sau rîdeau plini de încîntare. *Sohar*, cu înfăţişarea exotică pe care o avea, ar fi putut tot atît de bine să fie şi o navă cosmică dintr-o altă planetă. În timp ce şalupa conducătoare trăgea lîngă *Sohar*, am identificat ofiţerul de serviciu, un om cu o înfăţişare amabilă, într-o uniformă de căpitan al armatei britanice cam de prin anul 1940. Oamenii lui erau destul de bizar îmbrăcaţi, cu pălării mari de junglă cu boruri late, căptuşite cu un material de un roşu puternic, care putea fi văzut ori de cîte ori îşi scoteau pălăriile pentru a-şi şterge fruntea, ceea ce făceau în mod frecvent, căci era foarte cald. Purtau cămăşi bine călcate cu iniţialele PL — poliţia din Laccadive — pe plăcuţe metalice prinse pe umeri, şi şorturi grozave, cum nu mai văzusem încă. Scrobite pînă la o rigiditate extraordinară, aceste şorturi stăteau cam la

vreo 30 cm depărtare de coapsele poliţiştilor, asemenea gurilor căscate ale clopotelor de biserică. Erau desigur foarte răcoroase pentru cei care le purtau, dar pentru cei care le priveau păreau foarte comice. Această ţinută ciudată era completată cu moletiere kaki înfăşurate strîns pe picior, care intrau în ciorapi tot kaki. Fiecare ciorap era astfel tăiat încît gleznele rămîneau dezgolite. În picioare purtau pantofi de tenis.

Era clar că acest detaşament al poliţiei din Laccadive se îmbrăcase în ţinuta pentru ocazii speciale, aşa că noi îi priveam cu politeţe cum încercau să urce din barca lor pe nava noastră. Era la fel de limpede că veniseră să pună nava noastră sub arest. Pe chipul ofiţerului se puteau vedea jena şi încercarea de a părea cît mai grav. Efectul produs de primii săi paşi pe punte a fost dezastruos, căci, călcînd apăsat pe ceea ce el credea că este o treaptă a bordajului, a pus piciorul pe o cutie de carton cu ouă. S-a auzit un trosnet şi respectivul s-a aplecat înainte, căzînd în braţele lui Trondur. Soldaţii lui, stînjeniţi de puştile din cel de-al doilea război mondial pe care le purtau, se înghesuiau în şalupele lor, încercînd fără succes să se urce pe navă, pînă cînd Peter Dobbs s-a aplecat şi s-a oferit să le ţină armele. Evident uşuraţi, i le-au întins lui Peter.

— Ce faceţi aici ? a întrebat ofiţerul, după ce s-a desprins din îmbrăţişarea lui Trondur. Vorbea o engleză excelentă. Această regiune este interzisă, a continuat el, şi mă văd obligat să vă cer să plecaţi.

— Am o scrisoare din partea Ministerului Afacerilor Externe al Guvernului Indiei, i-am replicat eu. În această scrisoare se arată că ministerul nu are nici o obiecţie ca nava mea să viziteze insulele.

Ofițerul păru vizibil ușurat. Era evident că nu-i plăcea să ne gonească din Chetlat. Vizitatorii erau foarte rari prin aceste meleaguri.

— Voi lua legătura cu conducerea mea și voi informa asupra situației. Între timp oamenii dumneavoastră nu au voie să coboare de pe navă. Veniți cu mine la poliție pentru a îndeplini formalitățile necesare.

Zece minute mai tîrziu mă aflam sub escortă la bordul unei ambarcații cu motor și treceam printr-o deschizătură în recif. Insula Chetlat era atît de frumoasă, încît îți venea greu să crezi că e reală. În timp ce șalupa își tăia drum prin canal, intrînd în laguna de un turcoaz șters, vedeam plaja dinspre vest ca o semilună străjuită de cocotieri. Nisipul strălucea, se zăreau cîteva case, un debarcader șubred și niște bărăci cu acoperiș din stuf care se întindeau pînă la plajă. Șalupa s-a apropiat de debarcader și a fost legată cu cabluri. Întovărășit de căpitanul de poliție, am pornit-o de-a lungul platformei de lemn.

La capătul debarcaderului era adunată o mulțime care aștepta. Bărbați și copii mă priveau în tăcere. Bărbații purtau *saronguri* * drepte care le ajungeau pînă la glezne, cîțiva aveau cămăși, iar cei mai bătrîni o eșarfă specială, o simplă bucată de pînză pusă pe creștetul capului, trasă peste urechi ca o broboadă. La o oarecare depărtare, în spatele bărbaților, se vedeau mici grupuri de femei, îmbrăcate cu fuste și pieptare în culori vii. Părul negru lucios le ajungea pînă la umeri și era prins la spate cu basmale colorate. Erau asemenea unor mănunchiuri de flori tropicale împrăștiate la întîmplare printre trunchiurile cocotierilor care formau un adevărat baldachin deasu-

* Fustă largă, făcută dintr-o fîșie lungă de pînză înfășurată în jurul corpului și prinsă la mijloc, purtată de bărbați și femei în arhipelagul malaezian și în insulele din Oceanul Pacific.

pra micii insule. Toți, bărbați, femei și copii, se uitau la mine timizi și curioși.

— Sînt speriați, îmi spuse căpitanul de poliție, cei mai mulți dintre ei nu au văzut pînă acum decît indieni. Pielea dumneavoastră albă îi sperie.

În epoca radioului, a televiziunii, a revistelor ilustrate și a călătoriilor în toată lumea părea extraordinar ca generația de azi a locuitorilor insulei Chetlat să nu fi văzut niciodată un străin care să nu fie cetățean indian. Numai aceia care se duceau pe continent aveau o idee despre lumea din afară. Înainte de independență, insula era vizitată o dată pe an de către comisarul districtului sau de către asistentul său, pe rînd. Dar de la independență nici un alb — așa mi s-a spus — nu a venit vreodată pe Chetlat. În timp ce mergeam împreună cu căpitanul către biroul lui pe poteca de nisip care șerpuia printre palmieri, unii dintre bărbați păşeau înaintea noastră de-a-ndăratelea, nemailuîndu-și ochii de la mine. O ceată de copii fugea de o parte și de alta a drumului, ascunzîndu-se printre copaci, de unde, simțindu-se în siguranță, se tot uita spre noi. Acei oameni care fuseseră pe continent și se considerau mai cu experiență au format un detașament în spatele nostru și, plini de importanță, ne conduceau ca o escortă.

În biroul căpitanului de poliție se afla un aparat de radio emisie, singura legătură oficială a insulei cu lumea exterioară și mîndria întregului birou. Pe lîngă aparatul de radio, o altă legătură cu exteriorul o constituia feribotul guvernamental care ancora în afara recifului o dată la două săptămîni, rămînînd cîteva ore pentru a transfera încărcătura în bărcile băștinașilor. Cînd a sosit *Sohar*, insularii așteptau de trei săptămîni feribotul care întîrziase și unii dintre ei au venit plini de speranță să ceară țigări. În timp ce operatorul radio al poliției transmitea în codul Morse, mă uitam în jurul meu. Mobilierul cu-

prindea doar un birou, patru scaune și o cutie de carton ruptă care servea drept coș de hîrtii. Așezîndu-se pe unul din scaune, căpitanul a căutat cu grijă într-un sertar pînă cînd a reușit să găsească un formular guvernamental vechi, o hîrtie cenușie-cafenie care începuse cu timpul să se fărîmițeze pe la colțuri. Întorcînd-o în așa fel încît să poată scrie pe dosul ei, i-a aruncat o privire imploratoare sergentului său. Fără nici un cuvînt, acesta s-a scotocit prin buzunare și i-a înmînat singurul pix al biroului.

Problemele oficiale au durat un timp îndelungat, dar plăcut. Au fost aduse nuci de cocos verzi pentru a avea ceva de băut. Polițiștii din escortă și-au schimbat uniforma și au reapărut purtînd cămăși largi și *saronguri*. Ni s-a servit apoi pește cu *curry*.

— Ne odihnim bine aici, recunoscu sergentul care se tot uita peste umărul ofițerului pentru a controla ce scria acesta.

Am citit etichetele de pe rafturi din spatele căpitanului : „Stația Chetlat — Rapoarte asupra crimelor", „Stația Chetlat — Dosare în curs de rezolvare". Etichetele erau vechi și încrețite. Cele cîteva documente aflate deasupra lor păreau că nu fuseseră mișcate de foarte mult timp.

— Cîți polițiști aveți în subordine ? l-am întrebat pe căpitan.

Era tocmai pe punctul de a răspunde, cînd sergentul i-a aruncat o privire. Fără îndoială, își închipuia că eram un spion și aceasta constituia o informație secretă importantă.

— Suficienți, răspunse căpitanul cu un aer lipsit de convingere.

— Cînd a fost comis ultimul delict pe insulă ?

A stat un moment pe gînduri.

— Anul trecut am avut un caz de furt.

— Și ce s-a întîmplat ?

— Omul a fost achitat.

Numărasem cel puțin 12 jandarmi înarmați, în afară de căpitan, sergent și radiofonist — mi se părea excesiv pentru un loc atît de pașnic.

— De cînd există un post de poliție pe insulă ?

— De cînd guvernul Indiei a hotărît să ajute insulele Laccadive și să le modernizeze.

— Dar am citit că altădată nu se comitea nici o crimă pe insulă. De ce aveți nevoie de atîția polițiști ?

— A, lucrurile s-au schimbat. Acum insulele sînt moderne. Așa că trebuie să fie și crime.

Și am aflat astfel trista poveste a insulei Chetlat. Paradisul descris cu patruzeci de ani în urmă în rapoartele oficiale ale comisarilor districtului a fost ruinat de birocrația adusă de guvernul Indiei, care pretindea că este paznicul insulelor Laccadive. Ideea de a proteja insulele și de a trimite un ajutor special reprezenta de fapt un potir cu otravă. Libertatea locuitorilor insulei era serios îngrădită sub pretextul că aceștia trebuiau să fie apărați de influențele din afară. Poliția era obligată să alcătuiască rapoarte despre insulari. O dispoziție oficială amenința insularii cu închisoarea dacă ar fi făcut semne vaselor străine. Pentru a călători în afara insulelor, locuitorii aveau nevoie de permise speciale. Funia din fibră de nucă de cocos, principala lor resursă, nu putea fi însă vîndută decît prin agenții guvernului. Această măsură constituia o ocazie ideală de jecmănire a populației de către negustorii lipsiți de scrupule. Zahărul și orezul erau distribuite printr-o rație oficială. Pe scurt, insularii nu se bucurau de drepturi depline, iar traiul lor era înrăutățit datorită posibilității de șantaj pe care o aveau micii funcționari. Astfel, ideea de a proteja cultura din insulă, ferind-o de in-

fluenţele din afară, devenise o farsă sinistră, tocmai datorită numărului mare de funcţionari guvernamentali veniţi din exterior, care invadaseră insula. Erau poliţişti, consilieri pentru agricultură, consilieri în domeniul pescuitului, persoane din partea Consiliului Muncii, asistenţi medicali — lista părea fără sfîrşit. Insula avea o populaţie de aproximativ 1600 locuitori şi existau probabil cel puţin 50 de funcţionari civili care locuiau aici, toţi aducînd obiceiuri şi atitudini de care insula trebuia de fapt să fie ferită.

Inutilitatea acestor salariaţi guvernamentali era aproape totală. Nu exista nici o crimă serioasă de care să se ocupe poliţia, iar poliţiştii erau reduşi la a fi mai mult un fel de spioni. Experţii în pescuit aveau puţine să-i înveţe pe locuitorii insulei, care generaţii de-a rîndul fuseseră pescari. Pe lîngă aceasta, chiar dacă metoda de a prinde peşte fusese îmbunătăţită, nu exista nici o modalitate pentru conservarea lui în vederea exportului, aşa că pur şi simplu se strica. Oamenii de la Consiliul Muncii nu aveau nimic de făcut. Nu era necesar să se construiască şosele pentru că în Chetlat nu existau automobile, după cum nici poduri nu trebuiau, căci insula nu avea rîuri. Singurul proiect pentru o construcţie mai importantă, un nou debarcader în lagună, fusese abandonat de doi ani, din lipsă de materiale. Stîlpii de fier rugineau în apa caldă şi sărată, iar localnicii foloseau mai departe vechiul debarcader şubred, din lemn. Consilierii agrari fuseseră trimişi de guvern să înveţe pe insulari să cultive specii noi de plante, dar cînd am încercat să cumpăr lucruri proaspete pentru *Sohar*, nu am găsit decît nişte roşcove prăpădite, piper şi cîteva chitre. Altceva nu exista, iar localnicii aveau ca hrană de bază nucile de cocos şi peştele. Chiar şi starea sănătăţii lor era neglijată. Micii funcţionari guvernamentali aduseseră, odată cu venirea lor, şi noi boli.

Asistența sanitară nu dispunea de medicamente. Cînd ne aflam acolo a izbucnit o mică epidemie de gripă și dulapul cu medicamente de pe *Sohar* a furnizat singurele aspirine disponibile.

Numai darurile naturale ale insulei au rămas nevătămate și singurul lucru urît era complexul de barăci guvernamentale de lîngă debarcader, avînd o firmă ponosită pe care scria : „Biroul Sub-inspectoratului Ingineresc al Districtului — Insula Chetlat". Altfel, insula constituia un peisaj plăcut cu pîlcuri de cocotieri și nisip de coral imaculat. Printre trunchiuri de copaci se întretăiau cărări de la o casă la alta. Pui cloncăneau și scurmau după mîncare. Cîte o capră, ici și colo, păștea tihnită cîteva frunze. Singurele zgomote care se auzeau erau vuietul îndepărtat al mării lovindu-se de recifele de coral și foșnetul permanent al frunzelor palmierilor în bătaia alizeului. Nisipul moale înăbușea pașii și localnicii umblau atît de încet, încît ai fi zis că li se înfundă piciorul pînă la gleznă pe poteci. Căpitanul m-a dus într-una din clădirile cu acoperiș de stuf de jos de lîngă debarcader. În interior, protejată de soare, se afla una dintre unicele bărci ale insulei, un *odam*, cu o cocă elegantă, lungă de vreo 9 metri, cusută cu funie din fibră de nucă de cocos, asemenea lui *Sohar*. Pe coasta Malabar am văzut o astfel de ambarcație, plutind tot atît de elegant ca și un pescăruș. Cu douăzeci de ani în urmă aceste *odamuri* făceau curse regulate pe continent, ducînd funie de cocos spre vînzare și mi s-a spus că erau guvernate după sistemul arab cu tăbliță și sfoară. Acum nu mai era nimeni în Chetlat care să știe cum să conducă o astfel de ambarcație și arareori se mai vedea navigînd un *odam*. Cei cîțiva pasageri care mai veneau pe insulă preferau să aștepte feribotul guvernamental, oricît de neregulate erau cursele, iar prețul funiei de nucă de cocos, care re-

prezenta un monopol al guvernului, era prea mic pentru a mai merita transportul.

Darul cel mai generos al naturii era tăinuit în adîncurile mării, în jurul insulei. Dave Tattle, scafandrul de pe *Sohar*, a făcut o imersiune de explorare de îndată ce m-am întors la bord, pe la sfîrșitul după-mesei. El efectuase numeroase scufundări în întregul Ocean Pacific, chiar și în Antarctica, sub gheață, colectînd specimene pentru oceanologi. Acum s-a cufundat cu o pușcă cu suliță ca să caute ceva pentru cina noastră. După vreo trei minute de stat sub apă, și-a scos capul lîngă navă și a deschis vizorul pentru a striga plin de încîntare :

— Ar trebui să vedeți reciful de jos, este de necrezut. Sînt atît de mulți pești ! Oriunde ai privi, nu vezi decît pești, adevărați pereți de pești...

A dispărut apoi sub apă, într-un nor de bășici. Cînd a reapărut cincizeci de minute mai tîrziu era tot atît de emoționat. Ne-a adus pentru cină vreo jumătate de duzină de pești, fiecare avînd între două și patru kilograme.

— N-am mai văzut așa ceva pînă acum, ne-a spus el. Cînd m-am cufundat prima oară, m-am trezit căzînd peste un pește mare, care trebuie să fi avut vreo 24 de kilograme, o garopa. Am mai văzut eu asemenea pești, dar foarte rar. Sînt un soi de pești solitari care nu trăiesc în bancuri. Și sub mine nu era doar o singură garopa uriașă, ci douăsprezece, care se mișcau foarte lent printre stînci, de parcă ar fi fost o turmă de vaci la păscut.

Bogăția vieții acvatice de pe Chetlat a fost o adevărată încîntare pentru biologii de pe *Sohar*. Patru zile la rînd s-au tot cufundat și au adunat mostre, plini de o emoție care se reanima de fiecare dată cînd treceau dintr-un loc în altul. Andrew se extazia în fața melcilor și a stelelor de mare, care reprezentau specialitatea lui. „Uitați-vă la

ăsta", îl auzeam exclamînd, în timp ce ne arăta cîte un specimen deosebit de dezgustător de melc de mare ca să-l admirăm. Era o băşică mare, umflată, din care se prelingea apă. „E minunat, n-am mai văzut încă un asemenea exemplar". Şi apoi lăsa vietatea să cadă într-una din multele găleţi care făceau acum ca puntea să pară un acvariu cu stele de mare, crabi şi bucăţi de coral cu nenumărate crustacee pe ele. Mîndria colecţiei lui erau o imensă stea de mare, de culoare gălbuie şi de mărimea unei pîini de casă, şi o alta cu braţe lungi.

Mulţimea peştilor de mari dimensiuni întrecea tot ceea ce scafandrii noştri văzuseră pînă atunci. Arareori peştii se speriau de oameni. Era evident că nu mai avuseseră loc alte imersiuni pînă atunci la Chetlat. Umblînd după peşti pentru masă, Dave Tattle a văzut că ceea ce-i trebuia era să găsească peşti suficient de mici care să nu-i rupă undiţa sau să-l tragă prea departe de navă. Bancurile de peşti erau atît de dese, încît o dată sau de două ori, cînd a lovit peştele cu suliţa, lama a pătruns prin pradă, trecînd mai departe şi străpungînd încă un peşte de alături, aşa că dintr-o lovitură a prins doi peşti. Alţi scafandri au povestit că au văzut peşti buzaţi uriaşi, ajungînd pînă la 45 kg şi că de multe ori au dat peste specii care în mod normal nu trăiesc decît în ape foarte adînci. Pe coral era o gamă completă de specii care se găsesc numai în asemenea locuri, şi bancuri mari de peşti treceau peste coral, lăsînd în urmă un nor lăptos de praf alb. Scafandrii le-au auzit chiar scrîşnetul dinţilor pe cînd muşcau din capetele aflorimentelor recifului.

Expresia de pe chipul căpitanului de poliţie a fost şi mai încurcată patru zile mai tîrziu, cînd mi-a dat ştirile aşteptate. Ministerul de Interne din New Delhi, care răspundea de administrarea teritoriilor din Protectorat, anu-

lase permisiunea dată de Ministerul Indian de Afaceri Externe. Se dăduse dispoziție ca *Sohar* să părăsească insulele Laccadive.

Primii navigatori arabi considerau Laccadivele ca făcînd parte dintr-un arhipelag vast, insulele Dibajat, împrăștiate de-a curmezișul drumurilor maritime dintre India și Peninsula Arabă. Geografii arabi deosebeau uneori insulele producătoare de funie de cocos, din nord, Laccadivele, de cele din sud, Maldivele moderne unde se găsesc scoici *cowrie*. Aceste scoici erau folosite în unele comunități din Africa și India ca monede și astfel vasele arabe se opreau în Maldive pentru a încărca asemenea scoici și carapacele broaștelor țestoase care veneau pe țărm cu miile pentru a-și depune ouăle. Geografii arabi credeau că insulele Dibajat erau conduse de o femeie, o regină care trăia în mare lux, și exista o poveste marinărească despre una din aceste insule, populată în întregime numai de femei. Era vestita Insulă a Femeilor, unde, așa cum se spune în povestirile marinărești din colecția cunoscută sub denumirea *Minunile Indiei*, un echipaj arab a ajuns din întîmplare. Marinarii credeau că se rătăciseră pe mare și puteau astfel să se salveze, dar au fost înhățați de o mulțime de femei, peste o mie, care i-au dus pe dealuri, solicitîndu-i într-atît, încît în cele din urmă au murit de extenuare. Singurul supraviețuitor, un bătrîn marinar musulman din Cadiz care a fost ascuns de o bătrînă, a izbutit să-și facă o canoe cu care a scăpat împreună cu salvatoarea lui și a trăit pentru a povesti întîmplarea.

La baza poveștii despre Insula Femeilor s-ar putea să fie insula Minicoy, care se află la jumătatea drumului între Maldive și Laccadive, iar marinarii arabi veniți prin acele locuri au adus poate informații despre viața și tradiția acestei insule, unde femeile aveau rol conducător. Singura obligație a bărbatului era să procure hrană, pește

sau nuci de cocos, iar după ce asigura raţia pentru o zi, obligaţia lui se termina. Toate hotărîrile importante erau luate de soţie. Ea era proprietara casei, drept care se transmitea prin femei, iar cînd un bărbat se însura, se ducea să locuiască în casa soţiei şi lua numele acesteia. De asemenea probabil că atunci, ca şi acum, femeile formau majoritatea în Minicoy, pentru că bărbaţii din această insulă erau marinari şi plecau mereu de acasă. Pe lîngă faptul că aici era în floare matriarhatul, insulele Laccadive făceau parte din arhipelagul Dibajat, condus de către o femeie. Arhipelagul era fief al regatului Cannanore de pe continentul indian, unde trebuiau să trimită anual un tribut de funie de nucă de cocos. Cannanore avea adesea drept conducător tot o femeie, o regină numită Arrakal Bibi, iar dinastia din Cannanore recunoştea dreptul la tron al femeii.

Această noţiune a Insulei Femeilor pare să fi fost combinată cu practica indiană cunoscută sub numele de *suttee* sau „sinuciderea văduvei" şi a servit ca sursă pentru aventurile din cavoul înhumării din poveştile lui Sindbad Marinarul. În călătoriile sale, Sindbad ajunge într-o ţară unde devine favoritul conducătorului. Acesta vrea ca Sindbad să rămînă în insula sa şi îl căsătoreşte cu o localnică dintr-o familie bună. Sindbad trăieşte bogat şi fericit cu soţia sa pînă cînd aceasta se îmbolnăveşte şi moare. Spre groaza lui, el află că trebuie să fie îngropat de viu împreună cu ea. Obiceiul locului cere ca soţul femeii moarte să fie coborît cu o funie în osuar împreună cu cadavrul soţiei şi cu o mică cantitate de hrană şi apă, apoi intrarea este blocată de jeluitori, iar bărbatul lăsat să piară. Sindbad încearcă să se împotrivească, dar cei din jurul lui îl coboară cu forţa în osuar. Cînd Sindbad refuză să se dezlege din funie, ceilalţi îi aruncă în cap celălalt capăt al funiei şi pleacă. Înconjurat de schelete, Sindbad

supraviețuiește într-un mod înfiorător, omorînd pe alți văduvi coborîți acolo și furîndu-le mîncarea. În cele din urmă se sperie de un animal sălbatic care se învîrte în jurul lui, și-l urmărește de-a lungul unui pasaj îngust, pentru a se trezi în cele din urmă pe plajă. Acolo, spre marea lui bucurie, vede trecînd un vas arab. El reușește să atragă atenția marinarilor de la bord și este salvat, continuîndu-și aventurile.

Cînd am ridicat ancora din Chetlat la 13 decembrie, ne separau de India cele 170 de mile ale Mării Larwi, numele arab medieval al Mării Arabiei. În această parte a călătoriei, John Harwood a văzut primele balene. În dimineața zilei de 14 decembrie am dat peste vreo șapte sau opt balene, care mi s-au părut a fi balene ucigașe. Se aflau exact în drumul nostru și ieșeau la suprafață în mod regulat pentru a respira, complet relaxate. Din cînd în cînd țîșneau afară din apă, pentru a reveni înapoi cu o pleoscăitură răsunătoare. Alteori își scoteau numai capul din apă, de parcă ar fi fost niște cîini de pază veghind asupra lui *Sohar*, care se îndrepta spre ele. Curînd după aceea am întîlnit un grup de alte nouă cetacee la vreo 150 metri depărtare. Nici acestea nu erau deloc grăbite sau tulburate. Înotau la suprafață cu aripioarele lor verzui-cenușii, tăind apa pe lîngă noi. Cincisprezece minute mai tîrziu a apărut un al doilea grup de șase, în partea opusă a navei, iar cînd vîntul a prins a bate și *Sohar* a pornit mai repede, doi delfini și-au luat postul în primire și au început să se joace în jurul provei, învîrtindu-se și plonjînd în siajul agitat. Pentru a completa carnetul cu note al lui John, încă o balenă mică a trecut seara aproape de pupa.

Această viață marină bogată era urmărită de stoluri de păsări acvatice, în special rîndunici negre, care se roteau și coborau ca săgeata deasupra stropilor de apă îm-

prăștiați de balene și alte vietăți. Pești de cîte o jumătate de kilogram goneau spre suprafață peștișori. Aceștia se aruncau în aer ca să scape de urmăritorii lor, iar păsările scoteau strigăte prelungi și îi răneau cu ciocurile. La rîndul lor prădătorii cădeau victimă altor pești mai mari, care îi atacau venind de jos din adîncuri, iar suprafața mării răbufnea ca o lovitură de tun cînd un pește mare de pradă pornea la atac.

„Rechin ! Rechin !" strigă Khamees Poliție, arătînd peste bord. Acolo, bine prins în cîrligul undiței noastre, era un mic rechin. A fost ridicat cu iuțeală la bord de către Peter, înjunghiat de Trondur cu un trident și lovit în cap cu o cavilă de către Mohamed. Khamees Poliție l-a adus în triumf. Acest efort internațional a avut ca rezultat o masă excelentă din carne de rechin. Mi-am notat rețeta. Rechinul a fost curățat, dezosat și fiert în apă de mare, pînă cînd carnea a devenit fragedă. Carnea a fost apoi scursă de apă și înfășurată într-un prosop, stoarsă bine de toată zeama, fărîmițată în bucățele și pusă împreună cu ceapă la prăjit pe un foc de cărbuni și s-au adăugat usturoi, roșii din conserve, diferite condimente. Mîncarea astfel pregătită a fost reîncălzită și servită : era într-adevăr delicioasă.

Shanby atinsese atunci nadirul absolut al carierei lui de bucătar. Refuza să pregătească *chapattiuri* pentru masa de seară și începuse să se învîrtă în jurul mașinii de gătit, tot așteptînd ca altcineva să pregătească mîncarea, iar apoi se repezea să capete prima porție, o farfurie cît mai plină. Și, pentru a pune capac la toate, a fost prins furînd din cămara navei. S-a grăbit spre cușeta lui, unde s-a ghemuit ca să camufleze o cutie cu compot de piersici, încercînd apoi să-și umple gura cu acestea mai înainte de a fi observat. Am ajuns la concluzia că era asemenea unui copoi,

plăcut la vedere, adulmecînd întotdeauna mîncarea dar incorigibil.

La o depărtare de o sută de mile de coastă am văzut evidența de netăgăduit a pămîntului indian — bucăți de lemn, de plastic, zdrențe din năvoade, o vegetație în putrefacție, cîte o sticlă veche, pete mari de ulei, alge adunate în mănunchiuri și tot felul de gunoaie. În ciuda aspectului cu totul neplăcut al apei, cercetătorii științifici au devenit foarte ocupați, luînd mostre din aceste resturi. Peliculele de ulei au fost adunate și îmbuteliate pentru analiză. Mari cantități de alge au fost colectate și ridicate la bord pentru a fi examinate și a se vedea ce fel de vietăți conțin. Au fost găsiți niște viermi mici respingători, crabi minusculi și larve. Pentru a compensa acest grup revoltător, plasa a scos la iveală pești foarte frumoși, în multe culori, care trăiau în jurul gunoaielor, hrănindu-se cu organismele aflate în acestea. Din nou puntea lui *Sohar* arăta ca un acvariu itinerant, în timp ce peștii se învîrteau în gălețile cu apă de mare, așteptînd să fie fotografiați și identificați. În după-masa următoare, *Sohar* a trecut printr-o altă probă de poluare care, la început, am crezut că ar fi petalele unor flori sau frunze de copaci aduse de vînt pe mare. La o examinare mai atentă, petalele s-au dovedit a fi aripile și corpurile a milioane și milioane de molii care, dintr-un motiv necunoscut, comiseseră o sinucidere în masă.

A apărut și un pui de balenă, lung de vreo 5 m și singur. John bănuia că fusese separat de părinții lui și se pierduse.

Puiul își închipuia poate că *Sohar* l-ar fi putut dădăci, căci ne urmărea plin de o mare curiozitate. A înotat pînă la pupa la o distanță de vreo 20 și ceva de metri de vas, apoi s-a întors și s-a lăsat purtat de valuri în jurul pupei, inspectînd din cînd în cînd nava. Mai apoi s-a depărtat

încet, rămînînd mereu la suprafaţă, aruncînd apa regulat, aşa cum este specific unui pui de balenă, iar în cele din urmă s-a auzit o lovitură a cozii. John ne spunea că prin anii 1860 existau multe balene în Marea Laccadivelor care atrăgeau balenierele. Acum se părea că balenele aproape dispăruseră. Întregul Ocean Indian fusese recent declarat un sanctuar al acestor mamifere, dar probabil că era prea tîrziu.

Saleh, care se afla la cîrmă, ne-a povestit despre o balenă uriaşă, numită *Haut*, care putea, frecîndu-se de partea laterală a unei nave, să o răstoarne. Pentru a speria balena, se loveau una de alta două bucăţi de metal care produceau un zgomot puternic. Ceea ce povestea el era interesant, căci repeta aproape cuvînt cu cuvînt primele povestiri arabe. M-am gîndit atunci cît de mult dominase balena poveştile despre mare. În secolul al V-lea se spunea că Brendan debarcase pe spatele unei balene, pe care echipajul lui a luat-o drept o insulă. Şi lui Sindbad i s-a întîmplat la fel. Pe insula-balenă a lui Sindbad erau stînci şi copaci şi un rîu unde tovarăşii lui s-au dus să-şi spele veşmintele. Cînd balena s-a cufundat în apă, ceilalţi pasageri au plecat repede la vasul lor. Sindbad s-a salvat intrînd într-o albie de lemn pe care a vîslit-o cu mîinile şi picioarele, în timp ce „peştii tot căutau să ciugulească din picioarele lui", pînă cînd a ajuns pe pămînt adevărat.

Un şarpe strălucitor, galben cu verde, de vreun metru şi ceva, a reprezentat pentru *Sohar* următorul semn al apropierii uscatului. Învăţatul *mu'allim* Ahmed Ibn Majid afirmase că prezenţa şerpilor de mare constituia un indiciu sigur că pămîntul era aproape şi Andrew ne-a confirmat că toate speciile de şerpi de mare, cu excepţia uneia singure, trăiesc în ape puţin adînci. Aşa că din punct de vedere zoologic, Ibn Majid avea perfectă dreptate. Andrew nu s-a arătat prea încîntat să-l adauge pe oaspetele nostru

verde și galben colecțiilor sale. În conformitate cu manualele pe care le avea el, șerpii de mare sînt letargici, abia se mișcă și nu sînt deloc periculoși. Dar acesta trebuie să fi fost o excepție sau să se fi aflat într-o dispoziție foarte proastă. Cînd a văzut-o pe *Sohar*, șarpele a fugit înaintea navei, s-a răsucit, a înotat împrejur, a trecut de cablul de siguranță, iar cînd l-a atins, s-a întors într-o parte și l-a lovit cu dinții. Iar faptul că șerpii de mare sînt mai veninoși decît cei mai veninoși șerpi de uscat l-a făcut pe Andrew să cadă pe gînduri.

În acea noapte am intrat într-o furtună și ne-am luptat cu nori negri, ploaie și fulgere, ceea ce a făcut ca oamenii să alerge repede la vale, să țină nava ca să nu fie luată prin surprindere și să ne trezim cu catargul smuls. În zori, soarele lumina dealurile înalte, verzi, din vestul regiunii Ghats din India, iar în depărtare am văzut ambarcații cu pînze. Erau vase indiene, ultimele supraviețuitoare importante ale zilelor comerțului cu nave cu pînze. Unele dintre aceste vase minunate erau mai mari decît *Sohar*, dar aveau coci negre destul de puțin elegante, spre deosebire de altele mai mici, care erau mai grațioase, cu prova curbă și pupe splendide de galioane. Toate se mîndreau cu cele mai uimitoare grupuri de vele. În timp ce *Sohar* nu avea decît niște vele simple, ambarcațiile indiene erau echipate pentru curse de-a lungul coastelor în ușoare adieri de vînt, așa că aveau pînze imense pentru a prinde briza, toate combinațiile posibile de vele — vele ale arboretului mare, vele randă pentru catarge artimon, vele brigantine, vele foc, vele contrarîndunică, vele străi, vele zburător. O ambarcație avea nu mai puțin de patru vele triunghiulare și o mică velă trincă, mare cît un cearceaf, prinsă de o prăjină de bambus jos, la muchia chilei. În timp ce *Sohar* a plutit pe lîngă aceasta schimbînd direcția de mers, a avut loc o scenă de neuitat : două

nave cu vele înalte au trecut în tăcere una pe lîngă cealaltă, ca doi străini, pe cînd cele două echipaje se priveau stăruitor.

— Al naibii ! exclamă Dave Tattle. Ia te uită ! Privea prin binoclu în direcţia plajei, în timp ce *Sohar* naviga paralel cu ţărmul la vreo jumătate de milă depărtare. Ce de mai lume ! Trebuie să fie mii şi mii. Sînt ca furnicile. Ce naiba fac ?

Am luat binoclul lui. Într-adevăr, o porţiune de plajă era neagră de lume, dar nu părea nimic extraordinar. Sătenii cumpărau doar peşte de la pescarii care se întorceau în pirogile lor cu ceea ce prinseseră în acea zi. Dar Dave nu mai văzuse încă aşa ceva pînă atunci. El venea din Noua Zeelandă şi acesta era primul lui contact cu forfota mulţimii care face din coasta Malabar a Indiei una dintre cele mai dens populate fîşii de ţărm de pe pămînt. Dave continua să se uite stăruitor la mulţimea în mişcare, murmurînd încet, plin de uimire, în timp ce *Sohar* îşi tăia drum spre o *dhow* cu motor ancorată în rada din afara oraşului Calicut. El mai privea încă, cînd ancora a fost aruncată peste bord şi *Sohar* s-a oprit.

— Doamne, murmura el mereu, atîţia oameni. De unde vin oare ? Ce pot face ? Mereu sînt oameni care pleacă şi vin. Pentru ce ?

În dimineaţa următoare, după ce petrecusem o noapte cumplită cu ruliu şi tangaj, udaţi pînă la piele de o altă furtună neaşteptată cu ploaie, nu vedeam nici un semn din partea autorităţilor vamale sau poliţieneşti, pentru a ne permite intrarea. Atunci am hotărît să debarc şi să mă duc eu în căutarea autorităţilor. În timp ce barca mea de cauciuc se apropia de ţărm purtată de valuri, o altă mare de oameni începea să se adune. De data aceasta rămăseseră cu gura căscată, privind ca bovinele spre barca de

cauciuc. În ultimul moment cineva din mulțime a strigat, arătînd în spatele nostru. Am întors capul, exact la timp pentru a vedea un talaz imens care se încovoia spre noi în urma bărcii. A cuprins-o, a întors-o împrejur și cu o mișcare rapidă a răsturnat-o în apă cu susul în jos, zgomotos. Aruncat pe nisip în mod rușinos, nasul meu mi-a dat răspunsul la întrebarea lui Dave cu privire la ceea ce făceau oamenii acolo pe plajă. O foloseau ca WC public.

VII

CRĂCIUNUL LA CALICUT

— Nu aţi avut permisiunea mea să debarcaţi, urlă încasatorul adjunct de la vamă, cuprins de furie. Ochii îi ieşeau din cap de enervare, căci autoritatea lui fusese călcată în picioare. Nu aveaţi nici un drept să acostaţi fără autorizaţia mea. Ce vreţi să arătaţi prin asta ? Ar fi trebuit să aşteptaţi pînă cînd trimiteam echipa să controleze starea navei. Aşa cere regulamentul. Pot să vă interzic să debarcaţi.

Se aşeză mai bine pe scaun, aruncînd priviri furioase în stînga şi în dreapta. Efectul a fost total stricat din pricina unui corb negru care s-a aşezat pe marginea ferestrei deschise din spatele lui, lăsînd să se audă un croncănit aspru ce părea batjocoritor. Furios, făcu un gest unui subaltern să alunge pasărea. Acesta, un sergent la pensie, cu o comportare servilă caracteristică unui mic funcţionar după mulţi ani de serviciu, a schiţat cîteva gesturi, lăsînd să se audă un *huuşş !* iar pasărea şi-a luat zborul. Încasatorul adjunct, foarte nervos, era pe punctul de a fi cuprins de o criză de apoplexie. Sergentul la pensie tocmai îi spusese că după ce fusesem răsturnat pe plaja murdară, m-am dus la hotel să mă spăl şi să mă schimb, mai înainte de a mă prezenta la biroul vămii din Calicut.

Am aruncat o privire în jurul biroului. Imaginea era jalnică, totul uzat şi neîngrijit. Clădirea trebuie să fi fost cîndva frumoasă, aerisită şi elegantă, cu deschizături sub streaşină pentru a lăsa aerul să pătrundă în interior. Fe-

restrele înalte îţi ofereau o privelişte magnifică a mării. Acoperişul fusese făcut din ţigle roşii, strălucitoare, dar acum totul era părăginit şi neglijat. Casa nu mai fusese probabil zugrăvită de vreo douăzeci de ani şi pete verzui de mucegai acoperiseră straturile de var. Biroul încasatorului adjunct era la etaj, iar atunci cînd am vrut să pun mîna pe balustradă pentru a merge sus, aceasta s-a clătinat puternic, căci era mîncată de carii. Ca să ajungi la biroul încasatorului trebuia să înconjori porţiuni din dusumea care se cufundau, clădirea năruindu-se în acele locuri. Uitîndu-mă pe fereastră, am văzut urmele debarcaderului vămii ; şi acesta se năruise, iar pilaştrii de fier rupţi ar fi străpuns orice vas care în mod prostesc ar fi intrat acolo. Nu se vedea nici o ambarcaţie a vămii sau a poliţiei. De fapt era clar că nici nu existase un asemenea vas vreodată. Orice navă care ar fi aşteptat la intrarea în port funcţionarii de la vama din Calicut ar fi rămas acolo pentru vecie.

Biroul pentru paşapoarte, aflat la parter în aceeaşi clădire dărăpănată, era încă şi mai gol, doar cu obişnuitul pupitru ca de şcoală, două scaune tari şi un dulap cu uşile scorojite. Paşapoartele echipajului fuseseră confiscate de un sergent mai în vîrstă din Divizia Specială, îmbrăcat în haine civile, care era în mod evident speriat că îşi va pierde pensia. În timp ce scria cu grijă o chitanţă, mi-am aruncat privirile în registrul său. În ultimele douăsprezece luni doar cinci nave străine acostaseră la Calicut, toate mici *dhowuri* cu motor. Numărasem şapte poliţişti şi cel puţin o duzină de sergenţi din serviciul vămii. Într-o altă cameră de la etaj se aflau un ofiţer al portului şi un ofiţer adjunct împreună cu o mulţime de funcţionari şi ofiţeri de serviciu, prost îmbrăcaţi, care trîndăveau, neavînd nimic de făcut. Cu inima

grea îmi dădeam seama că influenţa opresivă a birocraţiei indiene se simţea pretutindeni.

Ni se promisese un remorcher care, pentru o sumă exorbitantă, urma să-l remorcheze pe *Sohar* pînă la gura rîului, la Beypore, la zece mile depărtare de Calicut spre sud. Beypore era portul oraşului Calicut şi ar fi fost mult mai uşor pentru *Sohar* să fi ajuns direct acolo, dar regulile vamale interziceau această cursă logică. Calicut era portul oficial de intrare, aşa că navele trebuiau mai întîi să îndeplinească formalităţile acolo. Remorcherul, descris în termeni impresionanţi ca „Proprietatea Autorităţilor Portuare", s-a defectat însă înainte de a porni. Încă o zi şi jumătate am mai suportat cu greu ruliul şi ne-am legănat pe valuri în ancoraj la Calicut, pînă cînd în sfîrşit a apărut remorcherul şi nava a fost mişcată.

Beypore ne-a produs o impresie extraordinară. Ni se părea că ne aflam într-un port maritim din secolul al XVIII-lea. Avea toate mirosurile, zgomotele, activitatea şi aspectele de frumuseţe şi mizerie din, să spunem, Genova sau Hull, în zilele cînd corăbiile cu pînze rămîneau ancorate în cele mai mizerabile bazine ale porturilor europene. Noaptea, cînd aburii încărcaţi de miasme se ridicau de pe rîul Beypore, ei înfăşurau ca într-un giulgiu umbrele negre ale cheiului şi se strîngeau în jurul cocilor vaselor cu pînze, aşa încît numai catargele se ridicau deasupra ceţii de pe rîu, asemenea unor lăncii. Te aşteptai parcă să auzi un strigăt înăbuşit, apoi pleoscăitul produs de căderea unui cadavru aruncat în apă. Bezna era plină de zgomote înfundate, în timp ce rîul curgea molcom pe lîngă coca lui *Sohar*. Uneori vreo ambarcaţie plecată într-o cursă necunoscută aluneca pe lîngă *Sohar* sau întîrzia în mod suspect aproape de cablul ancorei navei, cufundîndu-se în umbra cocii. Cei de pe ambarcaţia străină erau curioşi să privească

de-aproape spre noi, dar paza de pe coverta lui *Soñar* avea ordine stricte să fie atentă la hoţi. Beypore mirosea a nemernicie.

Prima strălucire a zorilor a adus magia. Litoralul începu să capete formă şi substanţă pe măsură ce lumina cădea deasupra acoperişurilor din frunze de palmier ale atelierelor de construit bărci, mari clădiri asemănătoare unor hangare, care mărgineau malul de nord al rîului. În aceste hangare se aflau corpurile a poate patruzeci sau cincizeci de nave în curs de reparare sau construcţie. Beypore este probabil cel mai mare centru care a mai rămas în lume pentru construcţia navelor din lemn. Şi acum, după o mie de ani, şantierele sînt aglomerate. Pretutindeni se construiesc tot felul de vase, de la *dhowuri* pentru arabi pînă la nave de război pentru marina britanică. Un vas de război construit la Beypore a luptat la Trafalgar. În apele murdare de la ţărm zăceau pe jumătate cufundaţi buşteni asemănători unor reptile monstruoase, care aveau să fie traşi pe uscat şi apoi tăiaţi în scînduri şi grinzi pentru constructorii de nave. La vreun sfert de milă în susul apei se zăreau instalaţiile portuare ale oraşului şi, pe un dîmb, veranda unei alte clădiri vamale dărăpănate. Rîul se întindea în interior, avînd acum o culoare cenuşie metalică, dar apoi devenind cafeniu pe măsură ce lumina creştea. Pe malul opus se înălţa un adevărat zid de cocotieri, întrerupt doar de gurile unor braţe de ape şi vreo potecă ducînd spre sud de-a lungul coastei. Împrăştiată în ancorajul rîului, putea fi văzută cea mai remarcabilă colecţie de nave cu pînze de diferite dimensiuni şi forme, *dhangyuri, patmare, thoniuri*, unele balansîndu-se în jurul unei ancore, altele acostate în şiruri, sau răsturnate pe plajă, unde erau curăţate. Pe măsură ce soarele se ridica mai sus, iar lumina căpăta forţă, începeau sunetele de neconfundat ale unei

noi zile la Beypore — strigătele răguşite a mii şi mii de ciori indiene, care îşi aveau cuiburile în crîngul de cocotieri. În curînd ciorile au început să-şi ia zborul, înălţîndu-se asemenea unor fulgi negri de cenuşă, îndreptîndu-se spre oraşul în aşteptare, unde aveau să caute stîrvuri pentru a-şi asigura existenţa.

La bord pe *Sohar*, invazia de dimineaţă a ciorilor reprezenta o tortură zilnică. Păsările se instalau pe catarge şi pe vergi, unde se băteau şi scoteau strigăte aspre, în timp ce excrementele lor cădeau pe punte. Dacă cineva se afla cu spatele, se auzeau fîlfîiri de aripi şi zgomote, în timp ce ciorile coborau să fure cîte ceva. Mîncau absolut orice. Resturi de mîncare, bucăţi vechi de coajă de fructe, chiar şi uleiul rînced pe care-l foloseam la uns. În toate părţile, oricînd, eram urmăriţi de ochii ca mărgelele ai unor ciori flămînde, cocoţate în şiruri deasupra noastră pe vergi sau la o distanţă mai sigură pe copastie. Localnicii din Beypore ne-au dat aceeaşi senzaţie. Îi vedeam pretutindeni, în canoe, bord la bord, adunaţi în cete, rămînînd în picioare ore de-a rîndul pe chei, învîrtindu-se de colo-colo pe vreo navă străină ancorată în apropiere. Întotdeauna se holbau la noi cu aceeaşi privire fixă ca şi ciorile şi aproape întotdeauna la fel de flămînzi. Cînd Saleh a tăiat unele sfori uzate ale velelor din care nu mai rămăseseră decît bucăţi zdrenţuite din fibre de nucă de cocos ce nu mai puteau fi folosite şi le-a aruncat peste bord, un bătrîn slăbănog care tocmai trecea într-o pirogă făcută dintr-un copac scobit a luat sfoara veche aruncată de noi în apa pestilenţială şi apoi a plecat vîslind mai departe.

Atmosfera copleşitoare de la Beypore apăsa greu pe umerii membrilor europeni ai echipajului. Mizeria mereu prezentă şi murdăria combinate cu acea căldură umedă de pe rîu au produs o stare de letargie obositoare la bor-

dul lui *Sohar*. Aveam însă de îndeplinit o muncă vitală — trebuia să confecționăm vele mai bune, să reducem vergile, să întoarcem nava și să o curățăm, să facem cutii în care să se păstreze toate nimicurile împrăștiate la bord. Dacă *Sohar* ar fi fost un automobil nou în rodaj acum s-ar fi cuvenit să i se facă verificarea importantă după o mie de mile parcurse. Dar inerția care domnea la Beypore era distrugătoare. Ne trebuiau ore de-a rîndul pentru a face demersuri și a încerca să convingem cu tot felul de promisiuni ca să putem obține un spațiu liber pe chei unde să acostăm, apoi să căutăm lemn pentru vergi, să găsim pe cineva care să ne execute scripeți suplimentari pentru lucrările de tachelaj și să ne confecționeze cutiile pentru punte. În tot acest timp *Sohar* lîncezea în apa stătută, mișcîndu-se odată cu mareea. În interval de 24 de ore au început să se simtă rău primii membri ai echipajului — slăbiți din pricina căldurii umede, apăsătoare, răului la stomac, invaziei permanente a țînțarilor, răpăielilor puternice de ploaie din timpul nopții care pătrundeau și prin punte, mîncării care nu putea fi spălată cum trebuie. Murdăria rîului era de nedescris, asemenea celei a unui imens canal de scurgere deschis. Singura apă potabilă putea fi obținută dintr-un puț de pe țărm, dar într-o zi oamenii au găsit viermi și în acesta. Indispoziția, miasmele puternice, atmosfera generală de paragină și pungășia mi-au amintit de descrierile privind vasele comerciale care navigau spre Africa de Vest cu două sute de ani în urmă și care rămîneau la gura rîului, așteptînd încărcătura, în timp ce lemnul putrezea, iar echipajul se îmbolnăvea. După trei zile, jumătate din echipajul european al lui *Sohar* bolea, suferind și avînd dureri, iar oamenii începuseră să fie cuprinși de frisoanele răcelii. Iată cum ne-am petrecut ziua de Crăciun a anului 1980.

Munca grea și eforturile fizice erau singurele mijloace de a preîntîmpina dezintegrarea expediției. De îndată ce s-a eliberat un loc, *Sohar* a fost tras la ancoră cu bordul la chei și, cu un efort susținut de autodisciplină, întregul echipaj a pus umăr la umăr pentru a descărca nava. Era o sarcină descurajantă. În căldura umedă tropicală am început să mutăm cu mîna pe țărm fiecare obiect pe care puteam să-l scoatem de pe *Sohar* : funii, materialele de punte, ancore suplimentare, toată hrana noastră, bidoane cu combustibil, tot ceea ce putea face coca să se ridice în apă. Apoi ne-am îndreptat atenția spre balast. Am desfăcut panourile de santină și am început să tragem afară sacii cu nisip. Sute și sute de saci împachetați și înghesuiți în santină la Mascat trebuiau acum descărcați. Condițiile erau îngrozitoare — pe punte și chei o căldură arzătoare, iar în cocă un adevărat cuptor, unde mirosul permanent al gazului din santină ne înăbușea. Și totuși, destul de interesant, în aceste condiții îngrozitoare a domnit un spirit total de colaborare în rîndul echipajului internațional al lui *Sohar*. Băieții au format un lanț și aruncau din mînă în mînă sacii de nisip din santină, prin portocaport, pe chei, într-o grămadă ordonată.

Cineva, probabil Eid, a început cîntecul de lucru. Omanii au prins unul cîte unul să cînte, li s-au alăturat pe rînd și europenii și dintr-o dată întregul echipaj și-a uitat durerile și suferința și intona melodia cu forță, bătînd din picioare plini de veselie. Sacii cu nisip zburau prin aer. Pe fețe au apărut zîmbete. Khamees Politie părea că luptă pentru un premiu, strălucind de transpirație, pe cînd arunca într-un arc continuu sacii de nisip prin portocaport. Peter, cu piciorul lui rănit acum aproape complet vindecat, se protăpise cu toată forța pe copastie și, din înălțimea lui de peste 1,80, arunca sacii cu nisip pe uscat ca pe niște mingi de tenis. Pînă și Jumail cel me-

reu somnoros trăgea serios, tăindu-şi drum în santină ca un terier care fuge după un şobolan, pentru a scoate afară sacii cu nisip, mişcîndu-şi picioarele goale asemenea a două animale ciudate şi scoţînd din cînd în cînd capul la suprafaţă pentru a lua o gură de aer. Dintr-un anumit motiv se răsese în cap, iar acum apărea din santină ca un fel de ciudăţenie fără trup, strălucind din cauza transpiraţiei ca o minge de fotbal neagră, lucioasă. În două ore şi jumătate am mutat cu mîna 15 tone de nisip.

Motivul pentru care Jumail îşi răsese căpăţîna mi-a fost explicat chiar în acea seară, cînd Musalam m-a întovărăşit în Calicut. El mi-a spus că în felul acesta Jumail se deghizase. Răzîndu-şi părul spera să nu fie recunoscut la Calicut. Se repeta aceeaşi veche poveste. Cînd fusese acolo mai de mult, într-o altă călătorie, Jumail se căsătorise cu o localnică. Dar apoi a părăsit-o şi nici nu i-a trimis bani pentru întreţinere, aşa cum cere obiceiul islamic. Acum era speriat că ar putea fi descoperit de familia fetei şi pus să plătească banii din urmă.

Am rîs pe înfundate cînd am auzit povestea. Într-adevăr, observasem că Jumail tot stătea pe lîngă vas şi nu pleca deloc în Calicut seara, ca restul marinarilor omani. Se temea să nu se întîlnească cu familia furioasă a soţiei.

Am fost însă total nepregătit pentru ceea ce a urmat apoi. Musalam şi-a dres nervos glasul şi mi-a spus că a găsit o familie de indieni în oraş, unde ar putea locui, închiriind o cameră pentru 150 de rupii pe săptămînă, preţul incluzînd şi micul dejun. Era, evident, o familie de musulmani şi Musalam m-a întrebat dacă ar putea dormi pe uscat. I-am răspuns afirmativ. Următoarele lui cuvinte m-au uimit total.

— Vreau să mă căsătoresc cu o fată din familie, căpitane. Dar echipajul consideră că trebuie să am consimţămîntul dumneavoastră, mai înainte de a mă însura.

Mi s-au deschis dintr-o dată ochii şi am observat cît de elegant era îmbrăcat Musalam, cu pantaloni noi şi o cămaşă cu pătrăţele verzi şi albe, iar părul şi mustaţa îi erau bine pieptănate şi aranjate. Se vedea că făcea curte unei fete. Dar cum ajunsese la aşa ceva ? Nava noastră era doar de cîteva zile la Beypore şi din zori pînă la asfinţit am lucrat tot timpul la bord. Şi totuşi Musalam deja găsise o fată cu care să se însoare.

— Povesteşte-mi despre familia fetei, i-am spus, căutînd să-mi vin în fire şi să cîntăresc mai bine situaţia.

— Am cunoscut familia ei într-o seară pe cînd eram în oraş, mi-a răspuns Musalam. M-au invitat la ei acasă. Am mîncat cu ei serile. Este o familie de buni musulmani. Sînt oameni săraci. Au cunoscut mai mulţi din Oman cu care au venit în contact. Marinarii noştri locuiesc adesea la ei.

— De ce îmi ceri permisiunea, dacă vrei să te căsătoreşti cu fata lor ?

— Pentru că aşa este obiceiul, mi-a răspuns simplu Musalam. Căpitanul trebuie să fie de acord ca unul din marinarii săi să se poată însura. Apoi făcu o pauză, după care continuă : Ca să mă însor cu ea trebuie să-i ofer familiei un dar în bani. Căpitane, aţi putea să-mi împrumutaţi, vă rog, bani pentru soţia mea ?

Acum eram într-adevăr complet uimit.

— De cîţi bani ai nevoie ?

Musalam a ridicat uşor din umeri.

— Cît doriţi, a răspuns el cu umilinţă.

Eram într-un impas. Cum naiba aveam să mai fixez şi preţul unei mirese ? Nu este întocmai evaluarea pe care să fii obligat să o faci în fiecare zi. Apoi mi-am mai

adus aminte că Musalam avea o soție în Oman și o fetiță care abia se născuse.

— Dar ce se va întîmpla cu soția pe care o ai acasă ? Nu va fi îndurerată dacă te însori cu o fată din Calicut ? Ai o familie în Oman de care trebuie să te îngrijești.

Musalam avea răspunsul gata pregătit.

— Aș putea să o fac pe soția mea din Oman fericită, dacă îi dăruiesc ceva cînd mă întorc acasă, iar dacă mi se îngăduie să-mi aduc în Oman soția din Calicut, după călătorie ea va putea avea grijă de casă. Va găti, va spăla și va curăța totul și va face viața mai ușoară. Soția mea din Oman va putea să-și petreacă tot timpul împreună cu copiii ei. Cînd ea va fi bătrînă, noua mea soție se va putea îngriji de totul.

— Cîți ani are fata asta pe care vrei să o iei de nevastă ?

— 15.

— Dar dacă o duci pe această nouă soție în Oman, va locui în aceeași casă, sau în alta ?

— În aceeași casă, răspunse Musalam cu mîndrie. Am o casă nouă cu patru camere, din care două de zi, și sînt și două băi. Cînd mă întorc vreau să-mi instalez aer condiționat. În curînd voi avea electricitate.

Conversația noastră părea că deviază. După cît se vedea Musalam era ferm hotărît să se însoare la Calicut și nu prea aveam ce să-i spun ca să-i schimb hotărîrea. Am mai făcut o ultimă încercare.

— Dar, Musalam, știi tot atît de bine ca și mine că este foarte greu să aduci o nouă soție în Oman. Trebuie să obții o permisiune specială și să ai suficienți bani în bancă pentru a putea avea grijă de ea.

O clipă Musalam păru nehotărît.

— Cred că trebuie să ai 22.000 de riali în bancă ca să-ți poți aduce o soție la Oman, îmi spuse el.

— Şi dacă nu ai banii aceştia ?

— Atunci îi voi trimite banii la Calicut.

— Cîţi bani ?

— Nu prea mult. 150 de rupii pe lună. Vreo zece riali poate, sînt suficienţi. Nu e scump să ai o soţie în India.

— Dar dacă nu poţi reuşi să trimiţi banii, ce se va întîmpla atunci ?

— După trei ani fata este liberă să se căsătorească din nou. Pînă atunci va aştepta.

Ştiam că tot ceea ce spunea Musalam era perfect adevărat. Geografii arabi din Evul Mediu au arătat în scrierile lor cum marinarii arabi se căsătoreau cu fete localnice cînd ajungeau în insulele Maldive. Sindbad însuşi se pare că-şi găsea cîte o nevastă aproape prin fiecare port şi din experienţa mea ştiam că Jumail şi Hoodaid, constructorii de nave din Sur, se căsătoriseră cu fete din Calicut. Era un obicei tot atît de vechi ca şi istoria comerţului arab în Malabar şi era limpede că întreaga comunitate musulmană din Calicut prospera păstrînd acest obicei. Nu avea nici o importanţă pentru ei dacă vreo fată a lor se căsătorea cu un marinar în trecere pe acolo, chiar dacă acesta nu se mai întorcea. Familiile de musulmani din Calicut erau încîntate să se înrudească prin căsătorie cu cineva din Arabia, patria religiei lor. O asemenea căsătorie dădea o anumită aureolă persoanei respective. Dacă marinarul arab pornea din nou pe ape şi nu mai revenea, obiceiul locului permitea fetei să se recăsătorească. Musalam, ca şi ceilalţi marinari islamici, avea dreptul să-şi ia pînă la patru soţii, fiind obligaţi să le trateze bine şi pe toate la fel. Eram sigur că Musalam, unul dintre cei mai decenţi bărbaţi pe care i-am întîlnit vreodată, nu profita de situaţie.

După cum aveam să văd, Musalam a considerat tăcerea mea datorată uimirii, ca o permisiune tacită pentru a se căsători. Şi în aceeaşi seară s-a dus împreună cu fata şi familia ei la un *qadi*, judecătorul islamic, şi s-au căsătorit. În dimineaţa următoare a apărut la bord cu soţia şi un nou cumnat ca suită. Cel puţin vreo 15 membri ai familiei miresei se adunaseră pe chei în spatele lor. Fata era o încîntare : frumoasă, zveltă, serioasă, pe nume Zubaida, cu ochi imenşi căprui şi un surîs sfios. Musalam era un amestec de mîndrie şi ocrotire. El îşi ceru scuze că îmbrăcămintea fetei era atît de simplă. Ne spuse că îi era ruşine, dar familia nu-şi putea permite decît foarte puţin. Cumnatul explică prompt că el era singurul fiu. Tatăl murise şi rămăseseră şase fete nemăritate. Acum erau numai cinci, iar banii daţi de Musalam aveau să constituie dotă pentru încă două fete care doreau să se mărite. El a explicat că numai cînd o fată se căsătorea cu un marinar arab, dădea bărbatul bani. În celelalte cazuri, fata era aceea care trebuia să asigure un dar în bani peşin, conform posibilităţilor ei. Am înţeles aluzia. L-am luat pe Musalam la o parte. Putea să obţină din fondul navei o mie de rupii pentru a plăti preţul miresei, o sumă care reprezenta vreo 50—60 de lire sterline. Musalam părea fericit cu această sumă. Mie mi se părea o sumă mică, deşi bugetul original al expediţiei nu inclusese plata unor sume din fondurile navei pentru a înlesni procurarea de soţii marinarilor din Oman. Nu puteam să nu mă gîndesc la celelalte surori necăsătorite şi la faptul că mai erau încă şapte marinari din Oman pe nava mea.

Premoniţia mea s-a dovedit a fi corectă. În următoarele cîteva zile toţi în afară de unul dintre marinarii din Oman s-au căsătorit la Calicut. Excepţia a constituit-o Khames Marină. Ceilalţi au venit fiecare pe rînd

să mă vadă în legătură cu împrumutul lor de o mie de rupii. Am anunţat că nu voi face nici un favoritism şi fiecare bărbat trebuia să se descurce cu aceeaşi sumă. Jumail a încercat, fără succes, să obţină un împrumut special. Se părea că şi el vroia să se căsătorească, dar mai întîi trebuia să pună la punct lucrurile cu familia soţiei lui de mai înainte, pe care o părăsise. Aceasta reuşise de atunci să-şi găsească un alt soţ, aşa că despăgubirea pe care a plătit-o Jumail a fost mică, dar a dus la o tîrguială grea cu fostele lui rude legale. Toţi marinarii s-au declarat încîntaţi de soţiile lor, cu excepţia lui Saleh. Mai multe zile a tot ezitat, fiind prea timid şi nesigur pentru a cere în căsătorie pe aleasa inimii sale. El îşi tot întreba tovarăşii dacă era fata potrivită sau nu, pînă cînd, în cele din urmă, l-au forţat şi au reuşit să-l îmbrace cu cea mai bună *dishdasha* şi cel mai bun turban pe care le avea şi l-au determinat să se ducă să întîlnească familia fetei, iar apoi să meargă la *qadi*. În dimineaţa următoare s-au întors toţi la bord triumfători şi veseli, cu excepţia bietului Saleh, care îşi ţinea capul în jos încurcat. El s-a căsătorit legal cu fata şi a petrecut noaptea cu ea, dar a doua zi dimineaţă aceasta a fugit, luînd şi mia de rupii. În zilele pe care le-am mai petrecut la Calicut, Saleh a rămas la bord şi toţi îşi dădeau coate şi rîdeau pe înfundate, ori de cîte ori ceilalţi din Oman îl tachinau în privinţa experienţei lui matrimoniale.

Sohar devenise acum destul de uşoară pentru a i se putea curăţa carena. Am lăsat pe cineva să păzească mormanul de lucruri debarcate pe chei şi am remorcat-o pînă la un banc de nisip pe celălalt mal al rîului. Cînd am avut maree înaltă, am aşezat-o pe ţărm şi i-am aranjat greementul, scripeţii, vîrful arborelui, iar cînd apele s-au retras am întors-o pe o parte pentru a-i cu-

răța coca. Era o sarcină neplăcută. Apa era atît de plină de reziduuri încît Peter Dobbs, pentru prima oară în întreaga noastră expediție, a ezitat înainte de a cobori în rîu. Dar nu avea ce face. Trebuia să-i curățăm algele, mîlul, crustaceele și să o ungem cu un strat proaspăt de seu de oaie și var pentru a proteja lemnul de viermii teredo. Din nou rîul Beypore răsuna de un cîntec de muncă arab, pe cînd marinarii de pe *Sohar*, europenii și cei din Oman, curățau coca. Murdăria s-a dus repede, pentru că varul și grăsimea de oaie se cojeau luînd cu ele și tot ceea ce se fixase pe carenă. Lemnul aflat dedesubt părea sănătos. Dar scîndurile din lemn neprotejat pe care le atașasem de coca, tocmai pentru a face o comparație, erau ca niște faguri de miere, găurite de micii viermi care timp de două luni le-au tot ros. Cele mai proaste scînduri, bucăți de lemn de 7 cm grosime, puteau fi desprinse cu mîna de parcă ar fi fost niște napolitane. Era o lecție serioasă pe care o învățam în privința importanței protejării cocii lui *Sohar* de viermii teredo.

În timp ce nava era curățată, Trondur desena un nou plan al velaturii, iar eu am trimis la Madras un negustor din Gujerat să cumpere pînză nouă pentru a înlocui velele originale, care acum atîrnau în falduri. Împărțind bine șperțurile, omul meu a reușit să aducă înapoi 2 tone și jumătate de pînză de vele sub forma unui bagaj de mînă, introdus într-un tren de persoane. În timp ce însoțitorul trenului își băga banii în buzunar și se uita în altă parte, un întreg convoi de hamali cără sulurile mari de pînză, așezîndu-le într-un compartiment de persoane, pe care l-au umplut complet. Pînza pentru vele era excelentă, lucrată după specificațiile originale, marcată pe marginea de jos cu o linie roșie sau albastră care indica greutatea și rezistența. India era una din puținele țări de pe glob unde puteam găsi o pînză

pentru vele atît de minunată și numai în India am putut încerca și pasul următor : să pregătesc pentru *Sohar*, în mai puțin de o săptămînă, un nou set complet de vele. În Europa sau în America de Nord mi-ar fi trebuit patru luni.

Prima mișcare a fost să aleg o bucată de plajă de nisip plată, curată, aproape de locul unde pescarii își aduceau pirogile lor. Cu sfoară și cuie, Trondur și cu mine am desenat pe nisip conturul noilor vele și am angajat un meșter indian de încredere. La rîndul lui acesta a luat o duzină de pescari cînd și-au adus la țărm pirogile și a venit cu ei la noi. Le-am arătat cum să coasă împreună bucățile de pînză late de 90 cm, le-am dat ace și ață și i-am pus la lucru. Erau încîntați. Urmau să fie plătiți cu bani gheață și le-am promis și un beneficiu. După opt ore de lucru am măsurat cîți metri de pînză cususeră și am făcut o socoteală. Apoi i-am cerut maistrului să mai angajeze încă 12 oameni. I-a trebuit o jumătate de oră ca să-i găsească și astfel forța de muncă a fost dublată. La sfîrșit am avut bucuria să văd nu mai puțin de treizeci de lucrători, proaspăt experimentați în cusutul velelor, stînd cu picioarele încrucișate pe imensele pînze întinse de-a curmezișul plajei, împungînd de zor cu acul. În toiul căldurii dormeau sau pescuiau și se întorceau în răcoarea serii să-și ia din nou în mînă acele și să lucreze doi cîte doi pînă tîrziu în noapte, la lumina unor lămpi de vînt așezate jos pe pămînt între ei. Cinci zile mai tîrziu am avut gata un set de vele noi, de culoarea smîntînei, aproape 280 m^2, gata pentru a fi încărcate, iar vechile vele au fost întinse și li s-a dat o nouă formă, punîndu-li-se alte parîme de-a lungul marginilor, pentru ca în felul acesta să se elimine creturile.

A scăpa de un bucătar nedorit era mult mai greu decît a coase un nou set de vele. La Beypore, Shanby s-a întrecut pe sine. A furat proviziile navei și a plecat pe țărm ca să le vîndă pe țigări, așa că i-am interzis să mai coboare de pe navă și să aibă orice contact cu localnicii. Între timp am încercat să-i aranjez plecarea acasă. Am aflat că era cetățean pakistanez și că nu i se acordase niciodată cetățenia Omanului, ceea ce mi-a complicat foarte mult existența, India neprimind marinari pakistanezi eliberați, așa că timp de opt zile m-am dus de la un birou al guvernului la altul, la Calicut, încercînd să scap de Shanby. Nimeni nu-l vroia, ceea ce era de înțeles. Ajunsesem să răgușesc, tot explicînd micilor funcționari situația. Mi-au cerut șperțuri, le-am dat, dar tot nu a ajutat la nimic. Un sergent a avut chiar nerușinarea să vină la mine în ziua următoare, cerîndu-mi să înlocuiesc o bancnotă care dispăruse prea repede în buzunarul lui, pretinzînd că hîrtia era ruptă și banca nu o accepta. Dacă aruncai o privire la sediul central al poliției din Calicut te îngrozeai. În sala principală existau douăzeci de birouri așezate pe două rînduri, unul în fața celuilalt. Fiecare birou era supraîncărcat cu fișe, dosare și bucăți de hîrtie veche, îngălbenită, așa că, din lipsă de spațiu, funcționarii erau obligați să țină în echilibru pe genunchi un bloc de sugativă învechit pentru a avea pe ce scrie. Dar nu se scria nimic. La jumătate din birouri nu era nimeni, iar cei care mai veniseră să lucreze stăteau nemișcați sau își lăsaseră scaunul pe spate sprijinit de perete și priveau în gol cu totală indiferență. Aici o fișă nu se mișca și totuși printr-o ciudată înțelegere comună fiecare balansa pe genunchi blocul gol de sugativă.

În cele din urmă, în disperarea mea crescîndă să scap de Shanby și de mîncarea oribilă pe care o pregătea,

mi-am tăiat drum mai departe pe lanţul ierarhic pînă cînd am dat peste bungalovul ofiţerului superior al districtului. Intrînd în camera lui de zi, am observat că citea o ediţie ieftină a unui roman englezesc, *Magul* de John Fowles. Starea mea spirituală a căpătat elan. Aici, în fine, era cineva care va înţelege. La bord, pe *Sohar*, aveam un alt roman de John Fowles, *Iubita locotenentului francez*. L-am întrebat dacă o citise. Mi-a răspuns că nu.

— Vă place *Magul ?*

— Da, foarte mult. E un roman foarte bun.

Atunci, puteam desigur să-i recomand să citească şi celelalte cărţi ale lui Fowles. Douăzeci şi patru de ore mai tîrziu, *Iubita locotenentului francez* era în mîinile şefului şi Shanby, cu biletul şi leafa pe o lună într-o mînă murdară, se găsea într-un autobuz spre aeroportul din Bombay şi în cele din urmă Pakistan. Urmărindu-l cum pleca, simţeam în adîncul inimii mele că Shanby avea să o scoată bine la capăt şi că avea să fie întotdeauna un supravieţuitor înnăscut.

Shanby a fost înlocuit de către Ibrahim. Era din insula Minicoy şi îl ştiam încă din primele zile cînd alergam după lemn în Malabar. De felul lui slujbaş, era sătul de a mai fi un funcţionar public fără nici o perspectivă şi declarase că putea să gătească. Orice ar fi fost mai bun decît felul de a găti al lui Shanby, dar Ibrahim s-a dovedit a fi un bucătar minunat. El făcea *chapattiuri* crocante şi *curry* gustos şi acestea aveau să constituie un alt pas pe calea ridicării moralului pe *Sohar*.

Robert Moore, John Harwood şi Dave Tattle, cercetătorii ştiinţifici ai echipajului, trebuiau să se întoarcă la universităţile lor, aşa că la Beypore au părăsit vasul. La fel a făcut şi Trondur, care urma să pregătească o expoziţie importantă de desene şi sculpturi în Scandinavia, iar

Mohamed Ismail, constructorul de nave, s-a dus şi el la familia lui. Aceasta locuia nu departe de Calicut şi toţi erau bucuroşi să-l vadă întorcîndu-se acasă după o absenţă de aproape un an. În locul lor au venit Peter Hunnam, un alt biolog maritim specializat în lucrări de conservare şi fiica mea Ida, în vîrstă de nouă ani. I se dăduse permisiunea de la şcoală să lipsească cîteva săptămîni pentru a ni se alătura în următoarea etapă a Expediţiei Sindbad şi a sosit la Calicut cu Peter Hunnam, după o călătorie de patru zile de la Londra cu avionul, trenul şi inevitabilul taxi muribund.

Ida era total uimită de Beypore. Scenele zilnice pe potecile înguste şi aleile lăturalnice care porneau de la malul mării i se păreau desigur asemenea unor ilustraţii mişcătoare din cărţile ei de poveşti. Hamali balansînd pe cap coşuri încărcate cu sardele şi peşte mic, din care se scurgea apa, treceau repede clătinîndu-se şi strigînd controlorilor instalaţi într-un mic cort pe chei, de unde numărau transporturile. În direcţia opusă se scurgea un şuvoi constant de pasageri îndreptîndu-se spre ambarcaţiile vopsite în verde care efectuau serviciul de transport peste rîu — bărbaţi împingînd biciclete, femei în sariuri, şcolari cu ghiozdanele lor, alte femei ducîndu-şi cumpărăturile, funcţionari în *dhotiuri** albe cu umbrele negre. Fiecare străduţă îşi avea tarabele ei cu fructe, băuturi reci, pînzeturi, legume, funii din nucă de cocos, săpun şi tot felul de mărunţişuri. Într-un colţ un croitor călca o cămaşă nouă cu un fier încălzit cu cărbuni strălucitori, dincolo un culegător de nuci de cocos aşeza pe jos bucăţi de miez ca să se usuce, aşa că pietonii trebuiau să-i înconjoare marfa. Femeile spălau şi măturau mereu, hrăneau capre, pisau manioc în piuliţe sau pieptănau

* Pînze lungi, înfăşurate în jurul şalelor, purtate de hinduşi.

cu degetele cosițele lungi, negre ale fetițelor lor care stăteau nemișcate. Unele femei formau grupuri pentru a toarce fire din nucă de cocos, pregătindu-le pentru bărbații care aveau să le depene în gheme mari, ca lîna de împletit a bunicii, dar avînd un diametru de vreo 120 cm. Aceste enorme gheme din funie de nucă de cocos erau purtate pe capetele hamalilor, ca o imagine suprarealistă înălțîndu-se deasupra mulțimii. Culii împingeau ricșe pe potecile prea înguste pentru automobile sau camioane. Supraveghetori cu turbane albe de la șantierul naval înaintau plini de demnitate, un constructor de nave hindus se întorcea din pelerinajul lui la templul local, îmbrăcat în negru, cu un semn de purificare din cenușă pe frunte și cu o floare galbenă după ureche. O parte întreagă a acestui oraș răsuna de bătaia metalului pe metal, iar dacă îți aruncai privirile în interiorul atelierelor întunecoase, vedeai fierari stînd pe vine lîngă nicovale. Un ucenic lua cu un clește o bucată de metal înroșită în foc, așezînd-o în poziția cerută. Mai apoi cei doi fierari care ședeau pe vine asemenea unor automate care lovesc într-un orologiu modelau din fierul moale cuie de 25 cm pentru nave.

Era ușor să-ți dai seama de ce țara lui Al Hind, așa cum primii geografi arabi numeau India, părea o țară a bogăției și minunilor. Ei o descriau ca pe un enorm teritoriu împărțit în nu mai puțin de treizeci de regate începînd de la marele regat al „Regelui Regilor", Ballahara, pînă la micul stat Tekin. Fiecare regat își avea caracteristicile sale. Femeile din Tekin aveau pielea cea mai albă și dintre acestea Ballahara însuși și-a ales nevasta. Despre Gujerat se spunea că era atît de bine condus, încît dacă s-ar fi lăsat o bucată de aur în mijlocul drumului, nimeni nu s-ar fi atins de ea. Inclinarea indienilor pentru filosofie și religie era bine cunoscută,

iar navele indiene concurau sau cooperau cu negustorii arabi pe toate căile maritime ale Oceanului Indian. Într-adevăr, indienii apar de mai multe ori ca negustori călători în povestirile întîmplărilor lui Sindbad. Mirodeniile, pînzeturile și pieţele Indiei erau un adevărat magnet pentru arabi. Cel mai bun bumbac indian era renumit ca fiind atît de fin încît putea fi tras printr-un inel cu sigiliu. Indienii doreau să cumpere de la arabi cai și curmale care nu erau de calitate în India, dîndu-le în schimb pînzeturi fine, cherestea și mirodenii. Dealurile verzi ale Malabarului formau Coasta de piper, unde semințele usturătoare se coceau, devenind struguri în miniatură pe viţele lor mai înainte de a fi culese și puse la uscat la soare. Mirodeniile indiene constituiau o marfă foarte căutată. Corăbiile arabe purtau piper, areca, ghimbir, nucșoară, scorţișoară și cuișoare de pe coasta Malabar atît înspre Orient cît și către vest, spre Arabia și Golful Arabiei. Calicut și Kulam Mali, lîngă Cochin, erau marile antrepozite pentru acest comerţ și cînd Vasco da Gama a acostat pentru prima oară în legendarul Orient, căutînd mirodenii, pilotul lui, fie că era arab sau indian, l-a dus pe o distanţă de 4 000 de mile peste ocean din Africa de Est direct în tîrgul de la Calicut.

Mirodeniile și pînzeturile sînt și acum produse la Calicut. În curţi și șoproane femei și bărbaţi împachetau în lăzi, pungi și saci produsele exotice ale regiunii, ca și cum nimic nu s-ar fi schimbat de pe vremea lui Sindbad. Malabar a rămas cornul abundenţei. Noi produse, ca ceai, cafea și cauciuc au fost adăugate mirodeniilor tradiţionale și seara puteau fi văzuţi negustori arabi, cei mai mulţi cumpărători de cherestea, dar și alţi negustori, sorbind din cești de ceai, stînd pe verande cu agenţii lor indieni și privind soarele scufundîndu-se în apele mării de la asfinţit.

Sohar era aproape gata curăţată şi proaspăt unsă împotriva scoicilor şi plantelor de mare care se lipesc de carenă. Am dus-o înapoi la chei, i-am încărcat din nou balastul şi noua velatură. Avea o nouă vergă de bompres minunată, iar verga velei mari fusese ajustată, pentru a reduce greutatea în sus. Un clopot de aramă, cumpărat din bazarul de la Calicut, strălucea lîngă eche, gata pentru a anunţa carturile, iar şase cutii noi pentru punte înghiţiseră cea mai mare parte a lucrurilor îngrămădite pe punte. Cutiile acestea fuseseră făcute de şase dintre cămăşile verzi. Auziseră că *Sohar* se afla la Beypore şi au venit de la casele lor pentru a vedea corabia, rîzînd fericiţi cu gura pînă la urechi cînd au dat cu ochii de ceea ce construiseră ei. Îmi făcea plăcere să-i văd, dar în acelaşi timp era trist să observi cît de mult se schimbase situaţia lor. Cît au lucrat în Oman, cămăşile verzi fuseseră atît de plini de încredere şi de fericiţi ; acum păreau foarte sfioşi şi îngrijoraţi. De cîte ori apărea vreun funcţionar de la vamă sau de la administraţia portului, am remarcat cît de repede dispăreau. Se ascundeau sub punte ori se lăsau în jos peste balustradă. Am întrebat dacă lucrau ilegal. Mi-au răspuns că nu, dar dacă vreun funcţionar al guvernului i-ar fi văzut lucrînd pentru un străin s-ar fi putut ca viaţa lor să devină anevoioasă, dacă nu dădeau o parte din cîştig.

Ştiam că oficialităţile puteau îngreuia şi plecarea lui *Sohar,* cam după acelaşi principiu. Aşa că am început să ung maşinăria cu mult mai înainte. Patru funcţionari din Echipa specială şi şapte funcţionari mai mici de la vamă au primit mici „daruri", iar eu am căpătat înapoi hîrtiile corabiei, paşapoartele echipajului şi un permis de navigaţie. A fost un moment neplăcut, cînd un poliţist inventiv a avut ideea de a interzice fiicei mele să

meargă pe navă, deoarece venise în India cu avionul şi nu pe mare. Dar privirea de pe chipul meu l-a făcut să-şi schimbe părerea. Totul părea că merge ca pe roate, dar apoi ni s-a întins cursa. Ultima încărcătură de pe *Sohar* cu provizii, saci cu cărbuni, cabluri şi frînghii de rezervă fusese păstrată în custodie de către autorităţile vamale de la Beypore. Calculul financiar al cursei în care eram prinşi era impecabil. Valoarea bunurilor era exact suma cu care trebuia mituit „detaşamentul" de vameşi din Beypore. Şi a trebuit să admir cît de complicat era aranjamentul. Bunurile fuseseră luate în custodie după ce nava primise documentele pentru plecare, aşa că oficial echipajul meu nu mai putea coborî pe uscat. Dacă vroiam să discut problema custodiei ar fi trebuit fie să obţin un nou document de plecare, ceea ce ar fi necesitat mai multe zile, sau să las echipajul la bord hrănindu-se cu noile provizii destinate părţii următoare a călătoriei. Confiscarea bunurilor era, natural, doar un simplu pretext. Funcţionarii de la vamă pretindeau că unul din negustorii care a procurat funia nu ar fi plătit impozitele datorate statului asupra bunurilor. Problema necesita un oarecare timp pentru a fi cercetată. Între timp bunurile avea să rămînă sub lacăt într-o magazie în apropiere de plaja de acostare, lîngă *Sohar*.

Scenariul era clar. Am trimis vorbă că voi fi la magazie în acea seară, după ce se va întuneca şi mi-am pregătit servieta. Păşind zgomotos cu servieta în mînă, am mers, împiedicîndu-mă, în spatele magaziei. În lumina lunii am descoperit un şir perfect de funcţionari vamali şi poliţişti, aşezaţi aproape ca şi cum ar fi fost la o paradă. În mod misterios uşile magaziei fuseseră desculate şi erau acum larg deschise. Asemenea unor contrabandişti, echipajul de pe *Sohar* a apărut din întuneric în bărci pneumatice şi a început să care baloturile de funie

şi sacii cu cărbuni în jos pe plajă. Între timp eu distribuiam suma solicitată. Era aproape comic. Cei care primeau banii erau rînduiţi într-o strictă ordine după grade şi vîrstă ; fiecare şi-a avut preţul stabilit, începînd de la cîteva rupii pentru micii muncitori cu ziua pînă la cîteva sute pentru un inspector. Întreaga tranzacţie a fost făcută cu totală prietenie. Asemenea unui general care îşi ia rămas bun de la trupă, am stat de vorbă cu fiecare dintre ei, i-am strîns mîna şi i-am dat şperţul.

Chiar la capătul şirului, în spatele a doi inspectori, am dat peste informatorul poliţiei, acelaşi care spionase acostarea noastră pe plaja murdară şi umedă de la Calicut. El a ridicat în mod discret capul şi mi-a spus că adjunctul perceptorului a venit să-şi ia rămas bun. Aşteaptă după colţ, într-un taxi, şi i-ar face plăcere să primească o sticlă de whisky autentic. Nici asta nu m-a surprins. Whisky scoţian autentic nu era de găsit la Malabar sau atingea preţuri astronomice — la urma urmei, perceptorul avea obligaţia să perceapă o taxă mare de import. Aşa cum se cuvenea unei corăbii arabe, pe *Sohar* nu se serveau băuturi alcoolice, dar exista o lăduţă cu whisky pitită undeva în santină tocmai pentru un asemenea moment. Am scos din servieta mea sticla necesară şi m-am îndreptat spre taxiul care aştepta camuflat. Sticla dispăru prin fereastra deschisă şi acelaşi odios omuleţ care începuse prin a urla la mine cu vreo trei săptămîni înainte, îmi sugeră că poate aş vrea să plătesc şi taxiul cu care venise.

La ora unu dimineaţa, *Sohar*, purtată de maree, a pornit în jos pe rîu. Nu a fost nici o solemnitate de rămas bun, nici o remorcare. O plecare liniştită, fantomatică, în întuneric, pe lîngă siluetele palide ale vaselor locale cu echipajele dormind. „Un traficant de opiu, ducîndu-şi marfa în China trebuie să se fi simţit întocmai ca şi mine", mă gîndeam în sinea mea, în timp ce priveam luminarea

canalului pe care o aranjasem. Erau două lămpi de vînt ţinute în sus de către bărbaţi în două canoe. Acestea mergeau înaintea lui *Sohar*, marcînd marginile canalului şerpuitor care ducea spre mare. Am ajuns la bancul de nisip, am simţit cum corabia se înalţă şi se lasă în jos cu valul şi apoi ne-am trezit în larg. Flăcările lămpilor de vînt s-au tras spre noi şi acum pescarii se aflau sub pupa lui *Sohar*. M-am aplecat peste copastie, am dat un ultim pumn de rupii şi cele două bărci au dispărut în beznă. *Sohar* şi-a întins velele şi a părăsit India.

VIII

REGATUL SERENDEEB

Fiica mea Ida a intrat în orchestra celor din Oman cîntînd la talgere. Omanii îşi cumpăraseră la Calicut două tobe şi acum apăreau pe puntea de la prova în fiecare seară pentru a da un concert improvizat vesel, producîndu-se la tobe, bătînd din palme, cîntînd şi dansînd. Ida se încadra în ritm şi făcea să sune voios o mică pereche de talgere indiene din alamă. Întreaga atmosferă a corăbiei se schimbase. *Sohar* era o ambarcaţie mai relaxată, mai plină de încredere, ca şi cum cei de la bord scăpaseră de îngrijorările traversării noastre de ucenicie de la Mascat pe Marea Arabiei. Totul părea acum mai uşor şi plin de viaţă. Aerul era mai curat, marea mai albastră şi siajul navei mai consistent. Noile vele purtau corabia mai repede pe ape şi, avînd o velatură mai mare, nava era mai bine echilibrată la cîrmă, fiind totodată mai uşoară şi mai rapidă. Dealurile verzi ale Malabarului dispăreau în partea dinspre babord, iar mîncarea pregătită de Ibrahim era o încîntare după coşmarul celei a lui Shanby. Marinarii din Oman nu păreau deloc întristaţi pentru faptul că părăsiseră Calicut-ul, lăsîndu-şi nevestele acolo, ba din contră, erau foarte bine dispuşi şi se tachinau unii pe alţii, aşteptînd, evident cu plăcere, partea următoare a călătoriei.

Ida s-a acomodot foarte uşor şi bine. A avut la început o întîmplare neplăcută, cînd a căzut prin bocaportul de la

pupa şi s-a rostogolit pe o distanţă de vreo doi metri şi ceva, drept în cabina pe care o împărţea cu mine. Şi-a înăbuşit suspinele, iar splendidele vînătăi pe care le căpătase aveau să pălească curînd acoperite de o nouă bronzare. Se uita cu jind la apă, tînjind să înoate. Cînd nava se mişca încet, am legat un scaun de catarg cu un cablu la partea superioară a vergii arborelui artimon şi am coborît-o peste bord. O ataşasem de scaun cu o centură de siguranţă şi am lăsat-o astfel pe apă, în timp ce un membru al echipajului veghea să nu se apropie vreun rechin. Cînd apărea vreo umbră ameninţătoare, Ida era trasă cu repeziciune în aer de doi bărbaţi puternici şi lăsată la bord ca un pachet.

Cercetătorii ştiinţifici i-au trezit interesul. Stătea cu Andrew pe copastie, indicîndu-i ţinte pentru plasa pe care el o cufunda în apă, repezindu-se să vadă ce scotea. Examina specimenele de plancton care erau trase cu traulul sus, iar noaptea mişca găleţile cu mostre de apă de mare pentru a face ca vietăţile fosforescente să strălucească şi se extazia în faţa lor. Găsise şi un locşor vacant pe punte, pe care l-a revendicat ca propriul ei teritoriu, fiind prea mic pentru altcineva, o palmă de loc sub cîrmă. Acolo şi-a făcut cuibul, cu o pernă, ferită de alergăturile picioarelor goale pe punte şi zgomotul cablurilor grele, atunci cînd echipajul alerga pentru a acţiona nava. Numai ploaia torenţială din timpul nopţii o mîna în cabina noastră. „Tăticule, plouă prin acoperiş", anunţa ea uimită, în timp ce apa curgea prin cusăturile uscate de soare ale punţii şi cădea pe cuşetă. O înveleam cu o bucată de prelată şi adormea mulţumită.

Vremea era destul de blîndă. În fiecare zi, la prînz aveam de obicei o briză de la nord-est, care împingea corabia cu o viteză de vreo 4—5 noduri. Adesea vîntul ţinea şi după căderea nopţii, cînd uneori se potolea, lăsînd să

domnească calmul, iar alteori se schimba în rafale. De cîte ori rafalele se năpusteau asupra noastră, la bord era o activitate tumultoasă. Cel care se afla de cart cerea ajutor şi băieţii din Oman veneau repede jos, punîndu-şi hainele de ploaie şi grăbindu-se spre parîme. Cartul deja ridicase vela artimon pentru a nu fi stricată şi eliberase puntea pentru a se putea trece la acţiune. De regulă, Abdullah, cîrmaciul nostru cel mai bun, lua echea. El se uita pieziş în întuneric, în direcţia vîntului, căutînd să identifice capătul de atac al vijeliei, o umbră neagră sinistră sub norii agitaţi, cu creste înspumate, albe, tremurătoare, acolo unde vîntul spulbera suprafaţa mării. Trei sau patru bărbaţi alergau la şcota velei mari, parîma care controla vela mare, o dezlegau în jurul cartierului de vergă, aşa încît parîma groasă de 15 cm să nu se încurce, şi stăteau gata să o fileze sau să o tragă la bord, cu toată energia de care erau capabili. Pe puntea de la prova, alţi doi oameni stăteau lîngă vela triunghiulară, în cazul cînd prova ar fi fost prea presată de vînt. Se pornea apoi vijelia. Prima rafală din prova făcea să scîrţîie întreaga velatură cînd solicitarea exercitată asupra velei se schimba, iar apoi urma o lovitură mai grea, atunci cînd forţa principală a rafalei cădea asupra navei. Abdullah regla cîrma în timp ce nava se înclina din cauza presiunii şi începea să-şi legene prova în contra vîntului. Un semn făcut oamenilor de la vele şi aceştia slăbeau o parîmă de 60 cm. Grandeea se mişca încet în jurul cartierului de vergă, cu un scîrţîit puternic, strîngîndu-şi atît de tare spiralele, încît apa era stoarsă din fibre, ajungînd la suprafaţă ca picături de transpiraţie.

„Lesim shwai. Lesim shwai. Slăbeşte puţin, slăbeşte puţin", şi vela mare aluneca încă vreo 30 cm. *„Bus !* Destul !" Nava era stabilizată acum, urmîndu-şi drumul cu mare viteză în bezna nopţii.

A venit apoi o ploaie care se revărsa cu o furie tropicală, căzînd în perdele peste punte, făcînd cărbunii din maşina de gătit să sfîrîie şi formînd o băltoacă în mijlocul părţii centrale a navei, pe puntea superioară, unde apa se aduna lîngă ramele bocaporturilor, ieşind pe urmă prin găurile de scurgere. Fulgerele luminau impermeabilele roşii-portocalii şi feţele negre şi albe încordate de efort. Cîţiva stăteau sub glugile protectoare ale hainelor de ploaie, dar cei mai mulţi erau descoperiţi, cu părul ud lipit de cap. Dintr-o dată vîntul a scăzut. „Trageţi ! Trageţi !" Sosise momentul să se recupereze cei 60 de centimetri din grandee luaţi de furtună împotriva voinţei noastre. Doisprezece oameni au alergat la locurile lor, cu picioarele goale, alunecînd şi poticnindu-se pe puntea udă, au apucat parîma, s-au lăsat pe spate aproape orizontal faţă de punte, cu picioarele proptite de ramele de bocaporturi. Abdullah a redus din cîrmă, şcota velei mari a fost puţin eliberată de presiune, *„Aeeaeh ! Yaah — Allah !"* Oamenii au virat, parîmele din jurul cartierului de vergă au alunecat, ajutate de unul dintre marinari care stătea acolo pentru a avea grijă ca parîma să se lase uşor. *„Yaaah... Allah !"* şi treaba era aproape făcută. *„Mawal !* Voltă". O sigură comandă precisă şi şcota velei mari a fost voltată. Vijelia trecuse.

Uneori direcţia vîntului se schimba, după cum venea vreo rafală, aşa că *Sohar* începea să fie împinsă în mod periculos spre coastă. Atunci trăgeam clopotul de bronz care aduna toţi marinarii pe punte şi ei veneau sus, frecîndu-se la ochi somnoroşi, împleticindu-se spre posturile lor. *„Khai-or !* Voltă în vînt !" Manevra de a se schimba bordul din care nava primeşte vîntul înseamnă trecea velei mari cu imensa ei vergă dintr-o parte a catargului în cealaltă, punînd în mişcare întreaga cantitate de pînză şi lemn, mai mult de o tonă, în jurul catargu-

lui prova. Dacă parîmele şi pînza s-ar fi încurcat, ar fi împiedicat giraţia înceată a vergii, iar vela s-ar fi sfîşiat sau verga principală ar fi putut plesni. Era o operaţie greu de îndeplinit ziua, iar noaptea necesita o adevărată grijă. Fiecare om îşi avea locul lui bine stabilit la bord, aşa că ştia exact unde să pună mîna pe parîma bună, chiar şi în beznă şi cînd să se dea în lături din calea unei lovituri mortale a capătului vergii principale, pe cînd trecea de-a curmezişul navei. Cînd fiecare se afla la locul său, timonierul întorcea nava în direcţia vîntului. Cei de pe puntea de la prova trăgeau cu efort capătul de jos al vergii principale, aşa încît vîrful lua o poziţie verticală şi atîrna deasupra punţii ca o lance enormă, bălăngănindu-se la capătul catargului, la vreo 24 metri deasupra punţii.

Apoi Saleh păşea iute pe copastie în jurul punţii de la prova şi înapoi pe partea opusă a navei. El ducea parîma grea care guvernează vela mare şi pe care trebuia să o treacă dintr-o poziţie a navei în cealaltă. De îndată ce aceasta era pusă în poziţie şi fixată, timonierul începea să îndrepte nava pe noua linie. Verifica cu ajutorul unei torţe dacă parîmele şi velatura nu sînt încurcate şi echipajul de pe puntea superioară se apuca să slăbească parîmele care guvernează unghiul vergii principale, aşa încît aceasta să înceapă să se lase în jos, de data aceasta pe partea opusă a catargului principal. Cînd verga ajungea la unghiul corect, jumătate din echipaj apuca vela mare şi vira parîma, iar vela se aşeza corect. Ceilalţi umblau pe punte, aranjînd din nou velatura, strîngînd parîmele de legare, virînd vela artimon, ridicînd iarăşi vela triunghiulară şi, în fine, totul era dus la bun sfîrşit. De obicei era necesară o jumătate de oră de muncă grea mai înainte ca cei care îşi terminau cartul să poată coborî să-şi dobîndească somnul pierdut... pînă cînd vîntul ne-

statornic își schimba direcția, iar vocea îngrijorată a omului de veghe mi se adresa blînd : „Căpitane... voltă?"

Navigarea unei nave tradiționale arabe putea fi foarte periculoasă. Greementul lui *Sohar* era foarte masiv și ar fi putut cu ușurință răni pe cineva. Cei doi scripeți, de exemplu, cîntăreau fiecare cîte 45 kg și erau suspendați de arborele principal și dacă s-ar fi desprins din întîmplare ar fi lovit pe cineva, trîntindu-l ca pe popice. Și de cîte ori schimbam direcția navei, cînd verga mare atîrna vertical capătul ei se legăna înainte și înapoi peste punte ca o seceră a morții. Dacă în momentul acela cineva ar fi alunecat pe puntea nesigură sau, și mai rău, ar fi fost prins între capătul vergii și copastie, cînd verga se balansa, nu încăpea îndoială că ar fi fost rănit. Obligația echipajului de la bord era de a controla balansarea capătului vergii. Era necesară o sincronizare perfectă și-ți mai trebuia și curajul de a te repezi în zona periculoasă pentru a face ceea ce se cerea. Însemna ca respectivul să aibă deplină încredere în acțiunea tovarășilor săi de lucru. Dacă aceștia ar fi făcut vreo greșeală el ar fi putut fi rănit. În asemenea împrejurări nu era deloc surprinzător că echipajul de pe *Sohar* forma un colectiv perfect sudat și coordonat. Cu excepția timpului cînd aveam calm plat, nu exista nici un moment în care puterea ascunsă a navei nu ar fi putut să se dezlănțuie și să lovească pe cel neatent. Chiar și o parîmă subțire putea dovedi o forță surprinzătoare. Și vela triunghiulară a lui *Sohar* părea mică, comparativ cu vela mare pentru vreme bună. De cîte ori prova lui *Sohar* ajungea prea mult în vînt, iar vela triunghiulară flutura ușurel, dînd astfel un semnal de avertizare, această mică fluturare producea o curbă în zigzag de-a lungul velei triunghiulare care lovea în copastie cu un zgomot asemănător unei împușcături de armă de mare viteză. Odată, cînd vela tri-

unghiulară a fost lăsată desfăcută, s-a rupt foarte ușor de tachet, s-a sfîșiat în piroanele de 3,8 cm de lemn de Mangroove tare ca fierul ca și cum ar fi fost niște bețe de chibrituri și a aruncat tachetul lung de 40 cm și gros de 10 cm pe punte.

Din fericire nu am avut decît un singur accident din cauza mînuirii velelor. Într-o zi piciorul stîng al lui Jumail a fost prins între capătul vergii principale și copastie, iar coapsa i-a fost contuzionată. A căzut pe punte cu fața crispată de durere. După ce am terminat de pus la punct vela mare, ceilalți oameni s-au ocupat de el. Au zdrobit curmale, le-au amestecat cu sare, le-au încălzit, iar pasta aceea fierbinte au pus-o într-o pînză și i-au masat cu ea mușchiul, apoi i-au pus-o asemenea unei cataplasme pe coapsă. Dar aproape o săptămînă Jumail a tot șchiopătat.

Cînd vîntul se întețește, la o navă arabă nu se reduce suprafața velică, pliind velele așa cum fac europenii. Arabii înlocuisc vela mare cu una mai mică. A schimba vela mare cînd suflă vîntul din plin și nava este supusă tangajului și ruliului reprezintă o manevră spectaculoasă. Am făcut-o la bordul lui *Sohar* pentru prima oară cînd eram aproape de Capul Comorin, extremitatea de sud a Indiei. Vîntul avea forța 6 și simțeam mișcarea navei de la un bord la altul sub acțiunea velei mari. *Sohar* nu-și mai urma drumul în liniște, ci se înclinase mult datorită vîntului. Prova începuse să se afunde în valuri. Cînd am trecut peste bancul Wedge, valuri scurte și abrupte au izbit puternic nava, aruncînd perdele de apă peste partea centrală. Ida avea rău de mare. Știam că era prudent să reduc suprafața velică și să nu solicit nava prea mult ca să nu se rupă pînzele. Nu era greu să coborîm verga mare. Greutatea ei proprie a tras-o în jos și au fost necesari

doar doi oameni pentru a ţine fixă funga principală şi a împiedica vela şi lemnul să cadă asemenea unei ghilotine. Cînd echipajul a încercat să aibă sub control imensa velă principală pentru ca să nu fie suflată de vînt în mare sau să se prefacă în zdrenţe, toată lumea a început să se agite. Fiecare membru al echipajului a fost chemat să ajute. Toţi s-au înşiruit de-a lungul balustradei, în partea ferită de vînt şi în timp ce marea vela era coborîtă, curbîndu-se deasupra capetelor lor ca un tunel din prelată, băieţii au apucat-o şi au ţinut-o foarte strîns ca într-un cleşte, trăgînd-o în jos metru cu metru, aruncîndu-se apoi cu violenţă cu tot corpul peste pînza aspră şi fixînd-o de punte. Din cînd în cînd vela se umfla puternic şi cei 12 oameni voinici erau săltaţi de pe bord de către forţa vîntului. Cînd vela a ajuns destul de jos, cei care o mînuiau au ridicat-o cam un centimetru. Apoi vela a fost dezlegată de pe vergă şi pusă sub punte, iar o velă similară mai mică a fost legată în locul ei. Oamenii s-au îndreptat acum către posturile lor de unde trebuiau să vireze parîma. Bărbaţii cei mai solizi şi mai puternici stăteau pe punte cu picioarele fixate ca vîslaşii într-un schif de opt. Ei trebuiau să ridice înapoi pe arborele principal, cu ajutorul fungii, verga pe care se afla vela. Pe puntea de la prova, Jumah, cel mai experimentat dintre marinari, avea să controleze mişcările puternice, periculoase ale vîrfului vergii principale pe măsură ce aceasta se ridica. Eid a început să bată din palme şi să intoneze primele versuri ale cîntecului lor marinăresc şi atunci ceilalţi s-au apucat să tragă ritmic funga. Abdullah şi Khamees Poliţie se aflau pe scripetele mare, cel mai de jos. Ei au sărit să prindă funga care se mişca, şi au tras-o cu toată greutatea lor. O bună coordonare şi ruliul navei au făcut munca mai uşoară. Verga se ridica lin în sus, tot mai sus, iar vela mică prinsă pe ea se îndrepta în partea de sub

vînt, în siguranță, deasupra crestelor valurilor. Verga s-a apropiat de arbore și cu un ultim strigăt puternic cei care o trăgeau au adus-o la locul respectiv. Jumail și Eid au legat strîns funga cu funie de nucă de cocos și vela a fost reglată la unghiul corect al vîntului. *Sohar* își tăia drum înainte în tihnă mai ușor acum, iar oamenii, cu excepția cartului, s-au dus la culcare morți de oboseală, dar mulțumiți.

Prin tradiție viața unui marinar arab este foarte aspră. Jumătate din marinarii din Oman de pe nava mea naufragiaseră și într-un fel acest gînd mă liniștea. Jumah a fost pe mai multe nave care s-au scufundat, iar Saleh s-a aflat la bordul unei *dhow* care s-a dus la fund, el rămînînd agățat de o epavă două zile, pînă ce a fost salvat de un alt vas. Khamees Poliție era gata să se înece, cînd un vas de pescuit pe care se îmbarcase s-a scufundat. El a fost salvat, dar și-a pierdut fratele. Khamees Marină a avut experiența cea mai grozavă dintre toți. Se găsea pe o ambarcație *dhow*, ca mic copil, cînd vasul a fost surprins de o furtună și a ancorat în apropierea unei plaje expuse. Furtuna a devenit foarte puternică, iar cei de la bord au hotărît să trimită copiii pe uscat. Khamees Marină și fratele lui au fost duși pe plajă și așezați în niște gropi făcute în nisip deasupra liniei mareei. Îngropați pe jumătate în nisip pentru a fi protejați împotriva vîntului, copiii au așteptat pînă cînd furtuna s-a domolit. In cele din urmă i-a găsit un beduin, care i-a dus la familia lor. Nava a fost pierdută.

Vîrful lui Adam din Sri Lanka era punctul de acostare pe care navigatorii arabi îl căutau după ce părăseau Coasta Malabar. Muntele constituia o trăsătură specifică a insulei Serendeeb, cea mai mare și mai minunată dintre toate insultele din jurul Indiei. Se spune că denumirea

vîrfului se datorește faptului că acesta a fost primul loc pe care a pus piciorul Adam după izgonirea din Paradis, iar urma se mai păstrează încă. Pasul următor s-a pierdut, ajungînd în mare. „Marinarii noștri pot vedea de la depărtare vîrful unde a căzut Adam și își îndreaptă corăbiile spre el", scria un cronicar arab din secolul al IX-lea. Acest munte era și ținta lui *Sohar*, iar în dimineața zilei de 21 ianuarie scrutam zările pentru a-l zări conturîndu-se în razele soarelui. Plecasem de la Capul Comorin de două zile și ne îndreptam spre est, făcînd un ocol către sud. Porțiunea de mare pe care o străbăteam era neobișnuit de poluată. Sania de colectare a lui Andrew s-a umplut numai după cîteva minute în apă de pelicule de ulei. Era clar că multe ambarcații își curățiseră tancurile în apele din sudul Indiei, aruncînd gunoaiele peste bord. Speram acum să vedem muntele sacru asupra căruia se spune că o lumină fantomatică clipește ca un semn al sfințeniei locului. Aerul era însă încărcat de praf și de o ceață ușoară, vizibilitatea fiind redusă, și numai cînd *Sohar* a fost foarte aproape de țărm am putut vedea uscatul și recunoaște dealul cunoscut de marinari sub denumirea de Căpița. *Sohar* își urma calea drept și numai o foarte ușoară modificare a drumului a dus-o în vechiul port arab de escală Gelle, unde în ziua următoare am și aruncat ancora.

Serendeeb, numele pe care arabii îl dau Ceylonului sau insulei Sri Lanka, a îmbogățit vocabularul englezesc cu un nou cuvînt, *serendipity*, însemnînd arta unei descoperiri fericite. Pentru Expediția Sindbad Sri Lanka era într-adevăr o descoperire fericită. Urmam să petrecem acolo aproape o lună, iar locul avea să fie unul dintre interludiile cele mai fericite ale călătoriei noastre.

Biologii doreau în primul rînd să vadă cîți dugongi mai rămăseseră în apele din jurul coastei de nord-est din Sri

Lanka. Dugongul, sau vaca de mare, este un mamifer de mari dimensiuni care altădată era răspîndit în toate mările lumii. Cu treizeci de ani în urmă, mari cîrduri de dugongi trăiau în strîmtorile dintre India și Sri Lanka. Pentru profan dugongul este un ierbivor asemănător unei foci durdulii fără colți, care trăiește pe straturile de iarbă marină aflată în această regiune pe mari distanțe. Cercetătorii au aflat că specia este în mod dureros redusă. Ei au văzut doar două specimene care s-au cufundat repede în apă, căci aceste animale sînt foarte sperioase în fața oamenilor. Motivul major al dispariției era evident. Straturile de iarbă de mare unde aceste ierbivore pasc sînt acum străbătute de zeci de năvoade care constituie o capcană inevitabilă a morții. Ele respiră în aer și cînd se încurcă în plasele pescarilor se înecă. Atunci corpul animalului este tăiat în bucățele și vîndut în piață. Pescarii din Sri Lanka nu sînt de blamat, ei au prins dugongii din întîmplare, și animalele au stricat plasele prețioase în chinurile morții lor. Cercetătorii de pe *Sohar* au apreciat că dugongii erau altădată în număr de cîteva mii, acum fiind reduși la mai puțin de o sută sau două de specimene.

Peter Hunnam, specialistul de pe *Sohar* în conservarea mediului marin, a găsit o mulțime de alte dovezi ale secătuirii mereu crescînde a resurselor costale din Sri Lanka. Broaștele țestoase de mare erau prinse și ucise atît pentru carne cît și pentru ornamentele făcute din carapacea lor, deși vietatea era oficial protejată printr-un decret guvernamental. Negustorii de carapace de broască țestoasă aveau o portiță de scăpare convenabilă. În insulele Maldive nu exista nici o lege care să interzică uciderea acestor animale, iar negustorii din Sri Lanka pretindeau că importau carapacele de acolo. Peștii tropicali frumoși din apropierea coastei Sri Lanka erau de asemenea vînați în

mod regulat. Scafandrii localnici, unii echipați chiar cu aparate de respirat sub apă, prindeau și vindeau acești pești negustorilor, care la rîndul lor îi trimiteau cu avioanele, cu miile, în pungi din plastic cu apă, la acvarii și colecționarilor de pești deosebiți din Europa și America de Nord. Aceiași negustori de pești comercializau și scoici rare de mare, care erau culese din adîncurile mării de către scafandri. Atît scafandrii, cît și exportatorii recunoșteau că peștii rari și cele mai frumoase scoici deveneau din ce în ce mai greu de găsit. Coralii din Sri Lanka erau de asemenea amenințați. Cei frumoși, delicați, erau culeși pentru ornamente. Coralii mari care formau recifele principale din jurul coastei erau sparți cu rângi. Bucățile erau duse pe țărm și stivuite între straturi de coji de nuci de cocos în cuptoare de ars cărămizi și apoi arse pentru a produce var pentru construcții. Pierderea recifelor de coral a despuiat coasta de digurile naturale de care se spărgeau valurile : acolo unde altădată recifele zăgăzuiau forța principală a valurilor, acum marea mănîncă nisipul, iar coasta se retrage. Trunchiurile răsturnate și zimțate de cocotieri pătrund în ochiurile de apă de pe coastă, acolo unde odinioară era pămînt uscat.

În timp ce Peter Hunnam își aduna datele pentru a încerca să înțeleagă factorii complecși sociali și economici din spatele exploatării resurselor costale din Sri Lanka, eu aveam o întrebare mai simplă de pus despre animalele sălbatice din Sri Lanka. Vroiam să știu ce se întîmpla cu elefanții sălbatici din Sri Lanka cînd mureau. Rațiunea curiozității mele putea fi găsită în a șaptea călătorie a lui Sindbad. O versiune a călătoriei a șaptea povestește cum Sindbad a fost capturat de pirați și apoi vîndut ca sclav, după cîte s-ar părea în Sri Lanka. Acolo, noul lui stăpîn l-a

făcut vînător de fildeș. Sarcina lui Sindbad era să se ducă în pădure în fiecare zi, să se ascundă în vîrful unui copac și să aștepte o turmă de elefanți sălbatici care trecea pe acolo. În fiecare zi Sindbad omora un animal. Apoi lua colții și-i ducea săpînului său. Acest măcel a continuat cîtva timp, pînă cînd într-o bună zi, spre groaza lui Sindbad, turma de elefanți a înconjurat copacul unde se ascundea și l-a dezrădăcinat, pentru a prinde vînătorul. Așteptîndu-se să fie zdrobit de elefanții furioși, Sindbad a rămas înmărmurit cînd conducătorul turmei de elefanți l-a luat cu blîndețe în trompa sa și l-a dus prin pădure pînă într-un loc unde erau împrăștiate pe jos oasele multor elefanți morți. Acolo era locul unde elefanții se duceau să moară, iar elefanții vroiau să-i arate lui Sindbad doar unde putea găsi fildeș, fără a omorî turma. Întorcîndu-se la stăpînul său, Sindbad a dezvăluit locul cimitirului elefanților și a fost răsplătit cu libertatea.

A șaptea aventură a lui Sindbad cu elefanții în Sri Lanka s-ar putea prea bine să fi fost adăugată mai tîrziu la *O mie și una de nopți*, deși un elefant din Serendeeb este menționat și în aventura a patra, cînd se spune că regele suprem din Serendeeb merge în procesiune pe spatele unui elefant uriaș, înalte de șapte coți. Povestea cimitirului elefanților este larg răspîndită, apărînd și în diferite povestiri din alte limbi, în afară de cea arabă. Deci exista oare vreo fărîmă de adevăr în aceasta, cel puțin în privința insulei Sri Lanka ? Fiind cu *Sohar* în Sri Lanka, era bine de pus această întrebare celor care ar fi putut ști ce se întîmpla cu elefanții morți din turmele rămase pe insulă. Oamenii cei mai indicați pentru a li se pune această întrebare erau, evident, ultimii supraviețuitori ai locuitorilor din junglă, veddahii și, bineînțeles, custozii parcurilor de vînătoare.

Veddahii sînt băştinaşii insulei. Nimeni nu ştie cînd au poposit aici şi se pare că reprezintă cea mai veche populaţie existentă. Se crede că sînt înrudiţi cu neamul negrito din Andamane şi pînă de curînd mai dăinuiau grupuri de veddahi prin pădurile din Sri Lanka. Aceştia erau vînători şi culegători, nu aveau case şi trăiau prin peşteri sau în copaci. Mîncau carnea animalelor pe care le vînau cu arcul şi săgeata, fructe din junglă, plante comestibile, adunau miere de albine sălbatice şi purtau veşminte din frunze de scoarţă de copac. Cu excepţia cuţitelor de fier şi a tutunului pe care le obţineau din localităţile din jur, veddahii trăiau în epoca de piatră. Azi nu a mai rămas decît un singur trib, şi acesta împrăştiat. Cînd se duc prin sate, poartă haine aruncate de alţii. Unii s-au căsătorit şi s-au stabilit în sate, dar cei mai mulţi au rămas vînători, cutreierînd pădurile virgine din Sri Lanka, unde mai pot fi încă găsiţi şi vreo cîţiva elefanţi sălbatici. Totuşi veddahii nu ştiau mare lucru despre ceea ce se întîmpla cu elefanţii morţi. Spuneau că dădeau foarte rar peste stîrvuri de elefanţi. Într-adevăr, în ultimii zece ani nu au întîlnit decît unul sau două şi nu ştiau unde au căzut ceilalaţi. Unul spunea că a văzut odată un elefant ducînd oasele unui alt elefant mort pe o bună distanţă prin pădure, dar nu a putut afla unde se ducea.

Misterul s-a adîncit şi mai mult cînd întrebarea a fost pusă custozilor parcurilor de vînătoare. Rezervaţiile de vînătoare din Sri Lanka au vreo 2000 de elefanţi sălbatici, care intră şi ies din parc după anotimp. Teoretic ar trebui să moară în fiecare an 20—30 de animale. Totuşi custozii spuneau că au găsit foarte puţine schelete. Din nou scheletele elefanţilor erau foarte rare. Nu s-ar fi putut întîmpla ca să nu fie văzute. Într-adevăr, custozii declarau că adesea găseau oase ale unor animale mai mici, leoparzi de

exemplu, care erau şi mai puţin numeroşi şi puteau mult mai uşor să nu fie observaţi. Cele cîteva oase de elefant găsite erau evidente şi au rămas ca mărturii mulţi ani. Exista o singură explicaţie vagă pe care o puteau da. Custozii m-au dus la un bazin natural format sub o stîncă şi înconjurat de copaci joşi. La vremea înserării locul avea o atmosferă calmă. Lacul era lung şi destul de îngust, de o formă neregulată, să fi avut vreo 4—7 m lăţime şi 36 m lungime. La un capăt un mic rîuleţ curgea încetişor, alimentîndu-l, şi apa era foarte liniştită şi opacă. Custozii mi-au spus că pereţii lacului erau foarte abrupţi, aproape drepţi. Ştiau aceasta pentru că în anotimpul uscat nivelul scădea, descoperindu-i laturile, dar chiar şi în perioadele de mare secetă, cînd izvoarele de pretutindeni secau, acest lac în stîncă avea apă, aşa că devenise sursa principală de alimentare din regiune. Cu trei ani în urmă, profitînd de o secetă care redusese cantitatea de apă din lac, administraţia parcului a hotărît să-l cureţe. Lucrătorii au coborît şi au început să arunce afară mîlul din fund. Spre uimirea lor au descoperit că nămolul alb-cenuşiu era format din oase de animal descompuse. Săpînd mai în adînc, au dat peste schelete de elefant, tone de oase încastrate în nămol. Le-au scos şi aşezat în stive şi în cele din urmă cinci camioane pline cu oase de elefanţi au fost transportate pentru a fi folosite ca îngrăşăminte.

Dar de ce oare au murit atîţia elefanţi tocmai în acel bazin ? Să fi căzut în mod accidental, în timpul secetei, cînd încercau să bea apă ? Un pas lipsit de precauţie şi un animal putea foarte uşor să cadă şi să-i fie apoi imposibil să mai iasă de acolo. Sau poate elefanţii bătrîni şi pe moarte veneau la marginea bazinului pentru a muri aici ? Slăbănogi şi neputincioşi, ei trebuiau să stea lîngă apă pentru a se hrăni. Dar atunci de ce s-au înecat şi n-au

rămas să moară pe marginea bazinului, unde scheletele lor ar fi fost găsite ? Nimeni nu a putut să-mi dea nici un răspuns. Misterul mormintelor elefanților mai dăinuie încă.

O altă aventură de-a lui Sindbad și-a găsit totuși o explicație foarte plauzibilă în Sri Lanka. Poate că cea mai faimoasă dintre peripețiile sale este cea legată de Valea Diamantelor. Aventura începe în timpul celui de-al doilea voiaj al lui Sindbad, cînd a naufragiat pe o insulă pustie, unde a găsit un ou uriaș aparținînd pasării gigantice pe care arabii o numesc Rukh. Cînd mama Rukh s-a întors la cuib, Sindbad s-a legat de piciorul păsării și a fost astfel purtat pe deasupra insulei, pasărea zburînd spre valea îndepărtată unde se hrănea. Acolo pasărea a mîncat șerpi enormi care se aflau în mare număr pretutindeni. Dezlegîndu-se de piciorul păsării, Sindbad a descoperit că valea era bătută cu diamante, o masă de nestemate sclipitoare. Dar a fost atît de speriat de șerpii mari care se tîrau în toate direcțiile, încît a încercat să-și găsească refugiu pentru noapte ascunzîndu-se într-o peșteră și închizînd intrarea cu un bolovan mare. Spre groaza lui a descoperit că în aceeași peșteră se afla și o imensă șerpoaică care își clocea ouăle, așa că a petrecut noaptea într-o stare de teroare. Ieșind a doua zi dimineață din peșteră clătinîndu-se, ametit de frică, foame și nesomn, a fost surprins cînd stîrvul unui animal s-a rostogolit pe partea abruptă a văii, căzînd la picioarele lui. Apoi și-a amintit cum în unele regiuni muntoase îndepărtate, negustorii de diamante aruncau animale moarte într-o vale bogată în nestemate, unde era prea periculos pentru ei să coboare. Unele dintre pietre se lipeau de carnea putredă, iar aceasta era luată de păsări și dusă la cuiburile lor, de unde negustorii puteau să culeagă mai ușor diamantele. Inventiv ca întotdeauna, Sindbad și-a umplut buzunarele și brîul cu nestemate și s-a legat cu turbanul

sub un stîrv. Un uliu mare a coborît, a înşfăcat în gheare carnea cu Sindbad şi l-a dus sus pe creştetul muntelui. Acolo, negustorii, care erau musulmani, l-au felicitat pentru uimitoare lui scăpare şi Sindbad a împărţit cu ei bogata lui recoltă.

Despre Valea Diamantelor şi obţinerea pietrelor preţioase cu ajutorul unor bucăţi de carne se pomeneşte în multe povestiri arabe. În secolul al X-lea scriitorul Al Kazvini, care a compilat o întreagă colecţie de basme de călătorie, a situat această vale în Serendeeb. Şi azi mari cantităţi de pietre preţioase sînt extrase în Sri Lanka, iar modul în care se obţin poate explica diferite aspecte din aventura lui Sinbad. În Sri Lanka nu există diamante adevărate, dar pot fi găsite aproape toate pietrele preţioase sau semi-preţioase, ca rubine, cornalină, ochi de tigru şi bineînţeles faimoasele safire albastre. Timp de secole insula a fost o sursă majoră de nestemate, care se află prin adîncurile văilor şi apar în aluviuni şi în noroiul spălat de pe munţi. Acest noroi cu pietriş este scos din minele aflate în văile inundate. Pentru a obţine pietrişul, minerii localnici coboară pe peretele vertical al puţului pe scări naturale. La 6—9 metri sub suprafaţa văii ei scurmă mici galerii orizontale şi îşi umplu coşurile cu noroi, pe care le ridică la suprafaţă cu frînghii. Coşurile sînt apoi duse la rîuri sau lacuri, unde noroiul este spălat pentru a se căuta pietrele preţioase aproape în acelaşi fel în care se spală aurul din nisip. Situarea minelor în vale, puţurile cu pereţi drepţi, greutăţile extracţiei, chiar şi şerpii cărora le place să caute umezeala răcoroasă a minelor, toate acestea au putut oferi elemente care leagă producţia bogată de pietre preţioase din Serendeeb de povestea lui Sindbad despre Valea Diamantelor. Iar primii negustori de pietre preţioase au încurajat asemenea

basme, căci ele au sporit valoarea exotică a mărfurilor şi au camuflat adevărata sursă a bogăţiei lor.

Azi negustorii de bijuterii din Sri Lanka sînt aproape toţi musulmani, cei mai mulţi dintre ei revendicînd o origine arabă. Ei controlează în mod efectiv producţia de nestemate şi au făcut-o din timpuri imemoriale. Nu se cunoaşte o dată sigură de cînd au început negustorii arabi comerţul în Serendeeb, dar în secolul al XV-lea portughezii au găsit aici arabi bine stabiliţi ca intermediari în comerţ şi se spune că primele locuri musulmane de pelerinaj din Sri Lanka ar data din secolul al VII-lea. Într-adevăr, cele mai vechi dintre acestea sînt situate în colţul de sud-est al insulei, exact în locul în care ar fi acostat navele venind din India, aşa cum a sosit acum şi *Sohar*. Şi nava noastră a aruncat ancora tocmai acolo unde se află ruinele unei moschei islamice clădite, după cum se spune, pe locul unde fusese înmormîntat unul din cei opt marinari musulmani care au adus învăţătura lui Mahomed în Serendeeb. Mormîntul acestui sfînt se află sub brazda de iarbă, la umbra palmierilor care înconjoară moscheea în ruine. Un rîu puţin adînc curge pe acolo, făcînd o curbă blîndă şi vărsîndu-se apoi în portul Galle, la o depărtare nu mai mare de 400 metri. Este exact locul unde ar fi acostat oricare marinar venind pe aceste meleaguri pentru prima oară.

Omanii de pe *Sohar* au vizitat mormintele marinarilor arabi care aduseseră în Serendeeb credinţa lor şi au înălţat rugăciuni în moschee. Apoi, în timp ce *Sohar* era realimentată, întregul echipaj a profitat de împrejurare pentru a se plimba pe insulă. Era un popas ideal în timpul lungii călătorii spre China. Pentru noi, Sri Lanka, cu căldura şi coloritul său, poporul amabil şi ritmul liniştit de viaţă reprezenta încă, în mod sigur, Insula Norocoasă. Îţi dădeai uşor seama de ce cronicarii arabi

au scris despre regele din Serendeeb ca fiind unul dintre cei mai bogați conducători de pe pământ. Ei povesteau că acesta trăia în cel mai mare lux. Țara lui producea tot felul de parfumuri, aloe, lemn aromatic, parfum de zibetă. Diamantele din pîraie erau folosite pentru a grava modele delicate pe pietrele de inele de tot felul. În rîuri se găseau mari bucăți de cristal, iar în jurul coastei se întindeau minunate culturi de mărgăritare. În capitala sa exista un templu încrustat cu nestemate a cărui valoare era imposibil de evaluat. Acolo, Marele Rege domnea cu ajutorul a 16 miniștri : patru hinduși, patru creștini, patru musulmani și patru evrei. Pînă și califul din Bagdad abia putea să țină pasul cu splendoarea marelui rege. Așa cum se relatează în *O mie și una de nopți*, Sindbad Marinarul a adus lui Harun Al Rașid o scrisoare de la Marele Rege și împreună cu aceasta daruri scumpe : o ceașcă înaltă de o palmă, făcută dintr-un rubin și căptușită cu perle, un pat acoperit cu pielea unui șarpe care „înghițise elefantul", cu pete de mărimea unui dinar și avînd proprietatea magică pentru cine ar fi stat pe acest pat să nu se îmbolnăvească niciodată, apoi o sută de mii de *miskali* * de lemn de aloe și „o sclavă strălucitoare ca luna". Sindbad a fost chemat în fața califului și a povestit în amănunt lui Harun Al Rașid cum regele din Serendeeb a apărut într-un alai extraordinar. Călare pe elefantul lui imens înalt de 11 coți, Marele Rege trecea cu alaiul său prin capitală, înconjurat de ofițeri și demnitari. În față mergea

---

* Măsură de greutate din țările musulmane, egală cu aproximativ 4,7 g.

un lăncier cu o lance de aur, în spatele lui cel care purta sceptrul, un baston mare de aur care avea la capăt un smarald lung de o palmă și gros cît degetul cel mare al unui bărbat, iar în jurul regelui erau o mie de călăreți îmbrăcați în brocart și mătase.

Marile procesiuni din Serendeeb mai există încă într-o formă modernă. Azi tradiția este onorată de acele *perehearuri* lunare organizate de călugării budiști din Sri Lanka. Cu două zile mai înainte ca *Sohar* să părăsească Sri Lanka, echipajul a urmărit o asemenea procesiune trecînd prin străzile întunecate. Efectul produs era uluitor. Dansatori de foc înnegriți de fum țopăiau și se învîrteau cu torțele aprinse. Bărbați pocneau din bice lungi de 6 m pentru a-și croi drum, grup după grup de dansatori se învîrteau și se răsuceau în bătăile stăruitoare ale tobelor și acompaniamentul fluierelor, executînd sărituri surprinzătoare așa încît clopotele de la gleznele lor zăngăneau și platoșele lor de argint zornăiau. Mai erau și dansatori mascați în costume din fibre de nucă de cocos închipuind cîini negri demoniaci, bărbați pe catalige îmbrăcați ca femei. Răspîndiți în cuprinsul procesiunii veneau călugări budiști purtînd robe galbene ca șofranul, cu scăfîrlia tunsă chilug și cu un braț gol pentru a purta evantaiul tot galben. Erau și dansatori cu panglici roșii și albe, în pantaloni, goi însă pînă la brîu, cu pălării ascuțite sau turbane. O bandă întreagă de mimi, îmbrăcați asemenea prinților Rajput, își mișcau fețele albite cu făină și mîinile ca niște păpuși. Apoi veneau marii elefanți din Sri Lanka, cei despre care vorbiseră arabii, peste 80, mergînd cîte trei alături cu pași mari, greoi, balansîn-

du-se pe deasupra capetelor mulțimii. Împodobiți cu mătăsuri și brocarte, erau magnifici, iar pe gîturile lor, îmbrăcați în alb, imaculați, călătoreau conducătorii de elefanți. În mijlocul acestei desfășurări uimitoare de pete de culoare și lumină și muzică zgomotoasă, era ușor de imaginat priveliștea lumii arabe a Serendeebului de altădată.

IX

CALMURI TROPICALE

Sohar a plecat din Sri Lanka cu un nou fotograf la bord, Richard Greenhill. Acesta a sosit de la Londra pentru a-l înlocui pe Bruce Foster care participase mai mult de un an la Expediția Sindbad și simțea acum că ar fi timpul să se întoarcă în Noua Zeelandă pentru a-și vedea soția și fiica. Și fiica mea s-a întors la școală, în Anglia.

Cînd l-am văzut pentru prima oară pe Richard Greenhill, cu greu mi-aș fi putut imagina pe cineva mai puțin potrivit pentru a naviga. Era un tip înalt, deșirat ca un bîtlan, stîngaci și șleampăt. Avea un nas ca un cioc de pasăre și ochi cercetători. Adus de spate, cînd umbla pe punte cu picioarele lui lungi, cu laba îndreptată în afară, părea că pășește anevoie printr-o apă mică, căutînd să prindă pești. Era foarte pasionat după fotografii și aparate de fotografiat. Nu fusese însă niciodată pînă atunci pe o navă. Habar nu avea despre navigație și se îndoia că ar putea învăța ceva. Dorea să-și consacre fiecare minut fotografiatului. A apărut cu cea mai ciudată colecție de aparate și accesorii fotografice, multe dintre ele făcute în casă, și cu un asortiment de bucățele de lemn de balsa, clei, gheme de sfoară, arcuri de ceas, ace de siguranță, benzi de cauciuc și pungi de plastic, pînă și baloane de jucărie, cu care spera să născocească încă alte și alte accesorii fotografice. Tot ceea ce făcea pe navă, cu excepția fotografiatului, era sau un dezastru, sau o comedie. Cînd

mergea pe punte, în mod regulat se împiedica de vreo ramă de bocaport. Dacă stătea jos, adesea se întîmpla ca un capăt al unei parîme care se balansa să-i zboare pe dată pălăria de pai. Cînd cobora sub punte, se lovea cu capul de vreo traversă. Dacă bea ceai și își punea cana jos, cît ai clipi, cînd era cu spatele întors, cana luneca într-un orificiu de scurgere a apei. Era atît de neîndemînatic, încît chiar și pe un calm plat puteai să crezi că nava se legăna pe o mare furtunoasă. Totuși Richard nu capitula niciodată în fața conspirației urzite de *Sohar* contra lui. Zi de zi umbla în jurul punții, împleticindu-se și alunecînd, manevrîndu-și aparatul de fotografiat. Printr-un fel de operații chimice magice, el developa filme de probă în mici tuburi cu lichid și nu înceta nici o clipă să mai născocească alte completări pentru asortimentul lui uimitor de dispozitive și mecanisme ingenioase. Avea aparate de fotografiat împodobite cu baloane asemenea unor veste de salvare confecționate în casă, aparate așezate în cutii de lemn de balsa, altele atașate la capătul unor prăjini de bambus pe care le controla cu ajutorul unor sîrme lungi, altele prinse de catarg ori legate de sfoara unor zmeie sau prinse de telescoape. Nici bezna nu-l împiedica să acționeze. Întunericul nopții era străbătut de repetatele străluciri ale blițului său și de zgomotele produse atunci cînd se împiedica de obiecte nevăzute în întuneric.

În primele trei zile după ce *Sohar* a ridicat ancora de la Galle la 22 februarie, Richard a suferit cumplit de rău de mare. Ne îndreptam spre Sumatra și strîmtoarea Malacca. Era o distanță de 900 de mile în linie directă peste Oceanul Indian și speram să o parcurgem în mai puțin de o lună, dacă vîntul avea să fie favorabil. Aceasta era calea directă cea mai scurtă spre țărmul din sud-estul Asiei, drumul folosit de vasele arabe încă din secolul

al VIII-lea. Dar totul depindea de felul cum avea să bată musonul. Luna martie este timpul cînd musonul își inversează direcția, cel de la nord-est dispare treptat și este înlocuit de un altul mai puternic, de sud-vest. În drumul spre Sumatra orice vînt de la nord-est avea să fie un vînt din prova, devenind și mai primejdios datorită curentului care se îndreaptă spre vest. Combinația dintre acest vînt și curent însemna prea mult pentru ca *Sohar* să poată înainta dar îndată ce începea musonul de sud-vest totul avea să se schimbe. Vîntul va sufla în favoarea noastră, curentul își va schimba în cele din urmă direcția și o navă îndreptată spre est va putea naviga ușor și repede. Regula de aur pentru acest sector al călătoriei fusese definită de primii navigatori arabi. Trebuia să se aștepte musonul de sud-vest înainte de a porni spre Sumatra, țara pe care arabii o numesc „Pămîntul Aurului".

Dar în acest an musonul de sud-vest întîrzia în mod dezastruos. Am părăsit Sri Lanka cînd ultimul dintre vînturile din nord-est ar fi trebuit să scadă și am ridicat ancora sperînd că vom prinde musonul de sud-vest. Teoretic ar fi trebuit să avem o vreme instabilă, vînturi schimbătoare, perioade scurte de calm care urmau să se transforme într-o briză caldă, umedă, din sud-vest. În schimb continua vîntul nefavorabil din prova. Zi de zi vîntul sufla dinspre nord-est cu răstimpuri de calm. *Sohar* naviga în volte, cîștiga puțin teren, dar îl pierdea imediat cînd vînturile scădeau, iar curentul aducea nava înapoi pe drumul ei. Privită pe hartă, calea parcursă de noi reprezenta o serie de zigzaguri și cercuri nefolositoare, care nu ne apropiau de Sumatra pe măsură ce săptămînile treceau. Eram zădărniciți în planurile noastre. Căutînd să prindem musonul de sud-vest mai devreme,

am riscat ducînd nava tot mai spre sud, aproape de ecuator, dar nu ne-a fost de nici un ajutor. Condiţiile nefavorabile au continuat : vînturi din prova, întrerupte de acalmie, curent contrar, nici un semn de schimbare.

Ultima izbitură a musonului de nord-est a fost foarte brutală. Cartea pilot avertiza că anotimpul cînd musonul îşi schimbă direcţia de la nord-est la sud-vest este o perioadă periculoasă. Exista riscul unor furtuni puternice, al unor schimbări rapide ale direcţiei vîntului şi condiţii instabile. În ziua de 3 martie, la amurg, plutea în aer un suflu rău prevestitor. Toată ziua fusese o căldură apăsătoare ; acum atmosfera devenise întunecată şi încărcată, iar la orizont era o desfăşurare spectaculoasă de nori de seară, o masă de nori cumulus adunîndu-se în mari piramide şi valuri ondulate. Marea în jurul nostru căpătase o culoare argintie neplăcută, dar mai departe, sub norii încărcaţi de tunete, era de culoarea plumbului.

Prima vijelie a lovit cînd s-a lăsat amurgul. Şocul a fost asemenea unei lovituri date brusc cu toată palma întinsă. Nava s-a deplasat, iar velele au tremurat. Un moment mai tîrziu, forţa principală a rafalei ne-a lovit direct. Fiind dezechilibrată de la prima lovitură, *Sohar* a început să se clatine. Velele imense, împinse de creşterea bruscă a presiunii, forţau prova pe direcţia vîntului şi nava a început să se aplece foarte mult. Totul devenise instabil. Nu ne mai puteam ţine pe picioare pe puntea alunecoasă. Oamenii căutau să se apuce cu mîinile de parîme pentru a-şi menţine echilibrul. Toate obiectele înşirate în dezordine pe punte, pe cînd marea fusese calmă, au alunecat cu un zgomot puternic în orificiile de scurgere a apei, într-un talmeş-balmeş de farfurioare, căni, farfurii de aluminiu, lanterne şi coşuri cu fructe, în timp ce curmalele se rostogoleau ca bilele de sticlă. *Sohar* se afla într-un

unghi nefavorabil. Forța exercitată asupra velaturii era enormă. Nava se banda, iar vîntul a adus o perdea șuierătoare de ploaie peste noi.

Acum băieții din Oman erau neîntrecuți. Știau cum să facă față situației. Toți opt au alergat spre pupa de duduia puntea. Agitați, urlau cît îi ținea gura, debordînd de energie. Abdullah a luat echea din mîinile lui Andrew și, cu ajutorul lui Musalam, a forțat cîrma în așa fel, încît prova a început să se miște trecînd prin vînt. În același timp Khamees Marină și Saleh au apucat vela artimon și au slăbit-o puțin din legături. Ceilalți s-au dus la școtele duble grele ale velei mari. Strigînd ca să-și facă curaj, le-au slăbit și au mascat astfel vela principală, încît presiunea foarte mare asupra navei a scăzut și vela mare a început să fluture. Loviturile masive ale pînzei pline de apă se suprapuneau peste zgomotul ploii și vîjîitul vîntului. *Sohar* și-a ridicat prova în vînt și, ca un acrobat care își relaxează mușchii, legăturile velaturii s-au slăbit. A venit apoi o altă rafală. *Sohar* a încercat să-și continue drumul. Băieții din Oman au echilibrat din nou echea și pînzele pentru a feri nava de solicitare. Au jonglat cu dirijarea navei recalcitrante, readucînd-o într-o poziție sigură. Omanii erau în culmea bucuriei, ceea ce le plăcea era tocmai provocarea mării, riscurile răsturnării, ale schimbării balastului, riscul ca velele să se sfîșie sau vreo vergă să se desfacă și să cadă pe punte, toate pericolele și bucuriile unui *boom* solicitat din cauza vremii.

Se așternuse întunericul cînd prima serie de rafale a trecut de noi lăsînd în urmă o noapte cu stele strălucind ici și colo și mase de nori. Eram ca cineva care se joacă de-a baba-oarba, trebuind să facă față unei duzini de adversari într-o cameră întunecată. *Sohar* era victima, iar rafalele schingiuitorii ei. Ne-am forțat privirea în

direcția din care bătea vîntul, încercînd să detectăm petele mai întunecate ale celor mai rele rafale. Stăteam cu urechile ciulite pentru a auzi zgomotul vîntului care se apropia. Dar tumultul valurilor, care acum erau mult mai mari, a camuflat orice posibilitate de avertizare, nu mai auzeam nimic. În schimb nasurile noastre erau foarte sensibile, ca și pielea. Puteai să miroși înaintea vijeliei ploaia revărsîndu-se peste noi. Cu cîteva minute înainte de a lovi cu toată forța, pielea noastră a detectat în mod distinct o scădere a temperaturii, un frig brusc înaintea ploii. O altă rafală ne-a izbit din întuneric. Din nou *Sohar* s-a clătinat, greementul și vergile protestînd sub noua povară. Am crezut din nou că ni se taie respirația pentru o clipă, cînd nava s-a înclinat tare, transversal.

„Se va răsturna oare ? mă întrebam eu. Am lăsat velele ridicate prea mult, ca măsură de siguranță ? Ar fi oare foarte periculos să coborîm verga velei mari în aceste valuri atît de agitate ? Verga va porni cu o furie ucigătoare și va răni pe cineva, sau vreo parîmă udă se va învîrti ca un harapnic și va ciunti pe vreunul. Mai bine să rezistăm vijeliei și să vedem cum se comportă echipajul."

În acea noapte toți băieții din Oman, indiferent dacă erau de veghe sau nu, au rămas pe punte și au guvernat nava. Unii dintre ei și-au pus mantalele de ploaie. Abdullah a continuat să-și păstreze doar pînza din jurul șoldurilor și o vestă, în ciuda ploii torențiale care izbea cu forță la fiecare rafală. Între o răbufnire și alta a vîntului, toți glumeau și rîdeau, în timp ce stăteau gata pentru un alt atac, pregătiți să sară repede pentru a mînui parîmele biciuitoare, evitînd cu abilitate scripeții care se balansau, putînd oricînd să-i trîntească la pămînt. Cei de

veghe se schimbau. Europenii veneau şi plecau. Unii îşi aşteptau rîndul la cart, alţii se duceau să doarmă jos sub punte în cuşete, unde apa şiroia pe ei, sau pe puntea inferioară, ca Peter Dobbs, pentru că locul lui obişnuit deasupra lădiţei cu scule era acum sub o cascadă care se revărsa prin pardoseala de lemn. Cei din Oman au rămas totuşi pe punte tot timpul, nu pentru că nu ar fi avut încredere în felul în care ar fi manevrat nava occidentalii, ci pentru că *Sohar* era nava lor, ei formînd echipajul şi era de datoria lor să fie pregătiţi.

Aşa că a fost cu atît mai nedrept că accidentul a avut loc în zori, cînd băieţii din Oman lucraseră 12 ore fără nici o pauză cît de mică pentru odihnă. O altă vijelie s-a năpustit asupra lui *Sohar*. Atunci, tocmai cînd vîntul bătea în vele şi nava îşi recîştiga echilibrul, un val nefericit a trecut pe sub prova, iar *Sohar* a tangat, venind apoi în concavitatea valului cu o zguduitură. Cutremurarea a dislocat cavila grea care susţinea funga randei artimon. Aceasta a cedat la momentul nepotrivit şi cavila a căzut, dînd astfel drumul fungii. Nemaifiind susţinute, verga şi vela de pe arborele artimon s-au prăvălit pe punte. Era al doilea accident serios de care mă temeam, numai căderea arborelui mare ar fi fost mai grozavă. Verga şi vela trebuie să fi cîntărit aproape vreo trei sferturi de tonă şi acum au căzut asemenea unei ghilotine drept spre oamenii de la pupa. Din fericire erau numai trei, cîrmaciul, cartul şi Ibrahim, bucătarul, care tocmai se strecurase afară pe punte pentru a începe să pregătească micul dejun. Au avut mare noroc. Venind jos, verga şi-a încetinit căderea, poate tocmai datorită forţei vîntului care a tras vela într-o parte. Verga încetinindu-şi viteza, dispozitivele care o ţineau legată de arbore au acţionat ca o frînă uşoară şi ca printr-un

miracol au atenuat prăvălirea. Dacă n-ar fi fost aşa, verga ar fi făcut ţăndări maşina de gătit şi cadrul fragil al suportului de ghiu, venind peste cîrmaci şi rănindu-l grav. Aşa cum s-au întîmplat lucrurile, verga a căzut lîngă Ibrahim cu un zgomot puternic, zguduind întreaga navă, de la catargul principal la chilă.

Am auzit de jos pocnitura prevestitoare de rele şi am simţit cum s-a cutremurat *Sohar*. O clipă mai tîrziu s-a auzit dăngănitul pătrunzător al clopotului de alarmă care era tras cu furie. „Toată lumea pe punte ! Pericol !" Am luat-o la goană pe scară şi am văzut o scenă de adevărat haos. Verga căzută era răsturnată pe puntea de la pupa, înconjurată de un talmeş-balmeş de parîme şi scripeţi. Ibrahim era alb ca varul şi emoţionat că scăpase ca prin urechile acului. Vela era răsucită la bord. Acum au apărut şi ceilalţi, repezindu-se spre puntea de la pupa în frunte cu omanii. Khamees Poliţie şi Eid au sărit pe vela care flutura. Abdullah şi Jumah au prins capătul din faţă al vergii şi au început să-l dirijeze, legîndu-l de baza arborelui principal. Khamees Marină a aruncat o altă parîmă peste suportul de ghiu pentru a lega astfel capătul de sus. Mîini iuţi au desfăcut vela periculoasă şi au împăturit-o pe punte. Situaţia era stăpînită.

Cu o excepţie : sus, deasupra capetelor noastre, chiar în vîrful arborelui artimon, se bălăbănea acum macaraua mare de fungă, un adevărat monstru, cioplită dintr-un buştean masiv. Balansîndu-se, lovea din cînd în cînd puternic catargul, ceea ce făcea ca întreaga punte să se cutremure sub picioarele noastre. Chiar dacă macaraua nu ar fi stricat arborele, era clar că în curînd avea să se desprindă. Era o piesă esenţială a echipamentului, fără de care *Sohar* ar fi fost inutilizabilă. Am sărit pe copastie

și am început să mă cațăr pe sart, încercînd să ajung la macara și să tai legăturile care țineau funga principală. Legăturile fiind desfăcute, macaraua putea fi adusă jos pe punte. M-am urcat cu prudență pe greement. *Sohar* era purtată în sus și în jos de valuri, iar faptul că velatura se legăna în mod amețitor făcea încercarea mea riscantă. Nu era deloc greu să mă trezesc aruncat de acolo în mare. Cînd parcursesem aproape două treimi din distanța pînă sus, mi-am dat seama că nu eram singur. Am aruncat o privire de partea cealaltă a catargului. Cățărîndu-se în întrecere cu mine era un alt marinar. Și dintre toți, era tocmai Jumah ! Jumah, bunicul grupului, omul calm, fumător de pipă. Pînă atunci nu încercase niciodată să se cațere pe greement. Stătea liniștit pe punte și-i lăsa pe Eid și pe cei mai tineri să facă acrobații la înălțime. Dar acum, dacă-l văzuse pe căpitanul lui urcîndu-se, nu putea să rămînă inactiv. Jumah se cățăra ca o maimuță, cu fesul lui croșetat acoperindu-i cîrlionții cărunți, cu brațele și picioarele musculoase încîrligate în jurul corzilor. În mai puțin de un minut, Jumah trecuse pe lîngă mine și ajunsese chiar în vîrful arborelui și, făcînd o săritură îndrăzneață în aer, trecu de cealaltă parte ; acum stătea călare pe macara, arătînd mai mult ca oricînd ca o maimuță șireată. Tot ce am putut face a fost doar să rămîn cu gura căscată.

Cățărîndu-mă mai departe pe ultimii metri, l-am ajuns și i-am întins cuțitul meu, apoi m-am lăsat să alunec în josul greementului pe puntea solidă. Jumah a folosit cuțitul pentru a tăia de-a curmezișul parîma de amaraj, după care, cu o săritură, a ajuns pe greement și de acolo a alunecat în jos pe punte. Mi-a înapoiat cuțitul cu un licăr în ochi. „*Shabash*. Bravo, Jumah", i-am spus pe nerăsuflate, plin de recunoștință.

Acum venea rîndul lui Peter Dobbs, cel mai greu și mai voinic dintre noi, să tragă jos macaraua, căci nici Jumah, nici eu n-am fi reușit. Așa că Peter s-a cățărat, și-a luat locul pe macara cu cele vreo 90 de kilograme ale sale și a potrivit parîma pe șanțul roții macaralei, în timp ce pe punte Abdullah, Eid și Andrew trăgeau un strîngător de velă pentru a aduce încetul cu încetul macaraua jos. Și aceasta era o încercare riscantă. Pe măsură ce macaraua cobora mai jos, balansul devenea mai mare și mai periculos. Peter trebuia de nenumărate ori să lovească cu piciorul în catarg, cînd macaraua amenința să-l izbească ca pe o marionetă legată cu ață. În cele din urmă, Peter a ajuns aproape de grupul de pe punte. Oamenii au apucat macaraua. Peter a coborît pe punte și s-a așezat jos, în mod vizibil vlăguit de efortul depus. Am respirat în fine ușurat.

Cu vîntul care sufla acum cu o forță de 6—7, musonul de nord-est, ultimul, s-a pornit cu o furie nemaipomenită. Toată ziua următoare vîntul a suflat aspru, producînd o mare cu valuri scurte, abrupte, o mare foate agitată care îmi amintea mai mult de Atlanticul de Nord în preajma coastei irlandeze, decît de apele Oceanului Indian. Nori cenușii treceau în viteză, fără sfîrșit, deasupra capetelor noastre. Ploaia răpăia peste acoperămintele bocaporturilor. Balansarea continuă și mișcările inegale ale vergii velei mari începuseră să destrame pînza. Apoi s-a produs o sfîrșiere lîngă parîma care lega capătul de jos al velei și ferța principală a velei s-a prefăcut în zdrențe.

Noaptea următoare a fost plină de tunete și fulgere și, cu toate că nava se ridica mai ușor de cînd avea vele mai mici, era evident că în curînd vom fi obligați să facem voltă. Vîntul sufla din ce în ce mai mult dinspre est

tot mai nefavorabil, împingîndu-ne prea departe spre sud. Întregul echipaj se străduia să tragă vela mare de cealaltă parte a catargului. *Sohar* începuse din nou să se afunde în valuri înspre nord, spuma talazurilor unei mări cenușii trecînd peste bord. După-masă am tras pe punte vela mare, numărul 1, care era zdrențuită, și fiecare se apucă de lucru vesel, cosînd și cîrpind, refăcînd parîmele și sacheții. Mă gîndeam în sinea mea că era ciudat să vezi cît de repede se pot adapta oamenii chiar și celor mai neplăcute împrejurări. În acea dimineață, în toiul unei alte vijelii, era la cîrmă Terry, operatorul de sunet. Nici el și nici tovarășul său, David Bridges, operatorul cinematografic, nu fuseseră pînă atunci pe o ambarcație cu pînze. Acum, prin muncă susținută și entuziasm, deveniseră marinari de primă clasă. În timp ce furtuna mugea deasupra navei, o ploaie înspumată de lungă durată spărgea și împrăștia crestele valurilor, inundînd puntea lui *Sohar* pînă la orificiile de scurgere a apei. Nu încăpea nici o îndoială ccă Terry se simțea bine. Rîdea cu gura pînă la urechi, părul îi era lipit de cap, iar de pe manta apa curgea șiroaie. Terry manevra nava perfect, întorcînd prova în direcția vîntului ori de cîte ori valurile o izbeau.

— Cine ar fi putut să-și imagineze, cu trei luni în urmă, că voi fi la cîrma unei nave în asemenea condiții, urla el fericit, acoperind răpăitul ploii.

Pînă și Richard, fotograful, începuse să se adapteze. Nimic nu l-ar fi putut însă convinge să-și arunce pantofii din antilopă, asemănători unor corăbii, cu care lipăia în jurul punții. Ciorapii lui caraghioși dispăruseră, însă, ca de altfel și pălăria de soare uluitoare, cu picățele, care îi fusese smulsă de pe cap de o parîmă afurisită. Purta o pînză de șale legată pe jumătate, care tot timpul

aluneca, de parcă ar fi fost costumul unui personaj comic dintr-o pantomimă. Începuse în fine să se bronzeze şi el. Acum era cu totul diferit de prima noapte de furtună cînd, îngrijorat că ar fi putut să se împiedice de ceva şi să cadă pe puntea alunecoasă, am trimis o echipă să-l caute, pentru a mă asigura că totul era în regulă cu el. Cei care-l căutau l-au descoperit ghemuit în ghereta unde gătea Ibrahim, ţinîndu-se agăţat cu amîndouă mîinile, avînd pe el o vestă de salvare umflată complet. În dimineaţa următoare. m-a întrebat cum se aruncă o plută de salvare.

Timp de încă o săptămînă musonul de nord-est ne-a mai chinuit, combinînd furtunile cu un calm plat. *Sohar* naviga în volte şi înfrunta vînturile din prova. Schimbam mereu bordul din care primea vîntul. *Sohar* putea naviga contra vîntului ca oricare iaht modern de croazieră, dar terenul cîştigat era pierdut în timpul calmului plat, cînd curentul ne purta înapoi.

Plecasem de trei săptămîni din Sri Lanka şi începusem să mă îngrijorez de ritmul în care consumam proviziile de alimente şi apă. Cu douăzeci de oameni la bord, apa potabilă de pe *Sohar* era raţionalizată, fiind folosită numai pentru gătit şi băut. Pentru spălat se întrebuinţa apa mării. O bună cantitate din apa de gătit era acum diluată cu apă din mare, jumătate-jumătate. Provizia de apă dulce era păstrată în patru cisterne jos în chilă, unde servea şi ca balast. În fiecare zi se pompau circa 100 litri de apă, cu mîna, în două butoiaşe păstrate pe punte. Această cantitate reprezenta raţia noastră zilnică de apă dulce. Cînd se golea o cisternă, o umpleam cu apă de mare pentru a menţine greutatea balastului. Calculasem că aveam apă suficientă în cele patru cisterne ca să ne ajungă din plin o lună, poate chiar şi două săptămîni în plus. Dar acum

nu mai eram tot atît de sigur. Pe măsură ce musonul de nord-est slăbea, intervalele de calm plat deveneau din ce în ce mai lungi. În timpul primelor furtuni a fost greu să strîngem apă de ploaie pe puntea în pantă, fiind prea ocupaţi ca nava să nu fie avariată sau răsturnată. Acum furtunile nu mai aduceau ploaie, iar soarele începuse să pîrjolească puntea şi echipajul. După trei săptămîni în larg consumasem jumătate din rezerva noastră de apă de băut şi totuşi nu ne aflam mai aproape de Sumatra decît în ziua cînd am părăsit portul Galle. Ceea ce devenea mult mai îngrijorător era faptul că *Sohar* fusese astfel purtată încît ne aflam la 400 mile depărtare de Sri Lanka, cu vînt din pupa. Efectiv, dacă musonul de nor-est continua, nu exista nici o posibilitate să ne întoarcem pentru a ne reaproviziona cu apă dulce. Ar fi fost mai uşor să ne îndreptăm spre Maldive sau spre arhipelagul Chagos, la 600 mile depărtare, totul depindea însă de direcţia vîntului. M-am uitat din nou pe hartă.

Să risc să navighez, nu spre Sumatra de Nord, ci spre sud, via Java şi Strîmtoarea Selat, aşa cum făceau navele cu pînză din secolul al XIX-lea ? Dar aceasta nu era calea urmată de arabi şi mai exista un risc încă şi mai mare că aş fi putut duce nava în regiunea periculoasă a calmului plat din vest de Sumatra unde, nemaibătînd vîntul, am fi rămas în pană luni de-a rîndul şi în cele din urmă ne-am fi trezit pe o coastă de sub vînt în musonul de sud-vest.

Nu, am hotărît că era mai bine să rămînem acolo unde ne aflam şi să reducem încă şi mai mult raţia zilnică de apă. Fiecare începuse să ţină o socoteală a numărului de căni cu apă pe care le consuma zilnic. Rezultatele erau interesante, unii se mulţumeau cu vreun litru şi ceva de apă, pe cînd altora le trebuia de două ori pe atît. Se părea

că nu exista nici o legătură între consumul de apă și statura sau constituția persoanei, deși se observa că cineva bea mai mult dacă lucra și stătea în soare, decît dacă s-ar fi odihnit la umbră. Pentru moment situația apei era mai mult îngrijorătoare decît gravă. Era suficient să ceri fiecăruia să bea cît mai puțin posibil și să țină o socoteală atentă a consumului său zilnic.

La un moment dat a fost o clipă de alarmă. Andrew, care avea sarcina să pompeze zilnic apa din cisterne în butoiașele de pe punte, a raportat că a doua cisternă era goală. Nu mai putea trage deloc apă și pompa aspira în gol. Mi-am verificat însemnările. Era ceva în neregulă. Ar fi trebuit să mai fie apă în cisternă pentru încă patru sau cinci zile. Să se fi scurs apa ? Sau poate socotelile mele au fost greșite cu privire la capacitate ? Și într-o situație și în alta celelalte două cisterne ar putea de asemenea să fie goale sau să conțină mai puțină apă decît credeam, așa că am cerut ca cisterna suspectă să fie controlată. Aceasta însemna mutarea tuturor alimentelor, demontarea sectorului cu provizii, scoaterea panourilor de santină și ridicarea capacului cisternei. În cele din urmă cisterna a fost degajată. În timp ce-l urmăream pe Peter Dobbs ajungînd jos pentru a ridica capacul cisternei, mă gîndeam că urma un moment de adevăr. Sau indusesem în eroare echipajul, calculînd greșit provizia de apă și ne aflam acum într-o situație critică, sau poate exista o explicație mai simplă. S-a ridicat capacul. Pe fundul cisternei mai erau încă vreo 200 de litri de apă dulce, atît de prețioasă. Conținea sedimente, era călduță, dar era totuși apă dulce. Tubul de aspirație al pompei fusese blocat și nu ajunsese pînă în fundul cisternei. Pentru moment totul era în regulă, aveam apă suficientă. M-am simțit ușurat

și tot așa se simțeau și oamenii mei. Nimeni nu a suflat un cuvînt, dar privirile de pe chipurile lor mi-au arătat că și ei au fost îngrijorați.

În a treia săptămînă din martie suprafața mării nu avea absolut nici un fel de unduire, încît *Sohar* se contura în licărirea propriei sale reflectări. Era cea mai perfectă imagine a unei stări statice. Doar o foarte slabă unduire părea că se propagă din coca care avea acum unele pete mai întunecate, acolo unde dunga albă de var se mai jupuise. Pînzele atîrnau moi, lăsate în jos de pe vergi și nu exista nici o adiere de vînt care să le umfle. Marea era ca oțelul forjat, iar în apă, în jurul cîrmei, se vedeau pești cu dungi, mișcîndu-și aripioarele, fără nici un efort aproape pentru a-și menține poziția sub nava neclintită. La bord era atît de cald, încît nici măcar cele trei luni petrecute la tropice nu ne pregătiseră pentru această fierbințeală arzătoare a calmului ecuatorial. În fiecare zi soarele se înălța atît de sus, încît stătea vertical deasupra catargului, iar pînzele care atîrnau în jos abia aruncau o slabă urmă de umbră pe care echipajul o căuta încercînd să fugă de căldură. Puntea era atît de arsă de soare încît frigea și toți cei care pînă atunci umblaseră desculți mai mult de douăsprezece săptămîni și-au pus sandale. Numai pielea de pe tălpile băieților din Oman era atît de tăbăcită încît putea suporta atingerea cu lemnul înfierbîntat.

Aveam puțin de lucru la bord. Cîrpisem velele, înlocuisem parîmele dezrăsucite, controlasem și unsesem motoarele exterioare ale micilor ambarcații de salvare, ambalasem din nou toate proviziile pînă în adîncurile santinei, îndeplinisem cele o sută și una de mici corvezi care te ajută să-ți omori timpul. Nu mai rămăsese nimic de făcut.

Cu o săptămînă în urmă reuşisem, în fine, să punem la punct cîrma slăbită. Era atît de dezmembrată, încît devenise o ameninţare pentru cîrmaci. De cîte ori nava avea ruliu, cîrma se izbea cu violenţă în cablu şi articulaţiile sale din piele şi producea un zgomot puternic, iar echea masivă se bălăbănea fără a mai putea fi controlată şi ameninţa să intre în coastele timonierului, dacă nu era atent. Şi cînd apa curgea de-a lungul cocii, împingea întregul ansamblu al cîrmei lateral, făcîndu-l nefolositor, guvernarea devenind aproape imposibilă. Privind peste pupa puteam să văd unde benzile de piele şi legăturile care ţineau fixată cîrma de pupa se întinseseră sau erau în derivă. Mă îndoiam că ar fi putut supravieţui cîrma unui vînt puternic. Încă o săptămînă de ruliu şi avea să cadă.

— OK. Hai să o facem, i-am spus lui Peter. Vreau să fixezi mai întîi legăturile cele mai de jos. Foloseşte funie dacă crezi că pielea este mai greu de potrivit în timpul navigaţiei. Dar ai grijă să nu te foarfece vreun crustaceu.

Peter împreună cu doi din echipaj au umflat barca pneumatică, au lansat-o la apă şi au legat-o ca pe o platformă de lucru lîngă cîrmă. Peter şi-a pus masca şi flotoarele şi s-a lăsat în jos pe o parte a bărcii. Îl puteam vedea pe sub apă, începînd să lucreze la legături.

În timp ce *Sohar* abia se mişca prin apă, Peter se legase de navă cu o centură de siguranţă, aşa că era remorcat ca o sanie sub apă. Era o după-masă fierbinte, apăsătoare. Atmosfera era relaxată. Dintr-o dată Peter a apărut la suprafaţă, lîngă barca de cauciuc.

— Rechin, strigă el, scoateţi-mă afară repede.

După o secundă de ezitare, cei doi din ambarcaţia de cauciuc l-au tras pe Peter în barcă, echipamentul lui de scafandru a produs mare zgomot, iar el s-a dat peste cap

pe pardoseala bărcii, într-aşa o învălmăşeală, încît unul din flotoare i-a căzut în adîncurile Oceanului Indian.

— Un rechin alb, bolborosi Peter. Tocmai lucram la cîrmă, curăţam crustaceele cu cuţitul pentru a putea da de legături, m-am uitat în jur şi, dintr-o dată, l-am văzut acolo, chiar lîngă mine. Prea aproape ca să mă simt la îndemînă. A venit înotînd de-a lungul siajului de crustacee strivite, în dîra noastră, mîncîndu-le. Eram înaintea lui. Nu ştiu cît o fi de flămînd, dar nu se pot găsi prea multe de mîncare în această parte a oceanului.

Acum îl vedeam cu toţii : nu era prea mare, de 1,20—1,50 m şi nu părea speriat. Era sau foarte flămînd sau foarte curios, căci patrula încoace şi încolo într-un fel ameninţător, neîndepărtîndu-se mai mult de 15 metri, iar uneori se afla chiar sub barca de cauciuc în care stătea acum Peter. Eram în impas. Nu puteam să lăsăm cîrma aşa. Peter dăduse drumul legăturilor de jos mai înainte să apară rechinul, iar cîrma era acum pe jumătate în derivă. Totuşi era foarte riscant ca cineva să se ducă în apă, căci rechinul putea să atace. Aşa că nu aveam altceva de făcut decît să scăpăm de animal. Jumah a aruncat o undiţă cu momeală, încercînd să-l prindă, dar fără succes, căci rechinul părea mai interesat de activitatea din jurul cîrmei. Am dat drumul unei petarde sub apă. A explodat lîngă el, cu un zgomot înfundat. Animalul abia s-a mişcat cînd s-a produs şocul, înotînd înapoi curios. După o aşteptare de vreo treizeci de minute, era clar că nu puteam să scăpăm cu una cu două de rechin. Peter devenise nerăbdător. „Hai, mă întorc să-mi văd de treabă". S-a lăsat în apă pe partea laterală a bărcii. Lucra foarte încet, căci din două în două minute trebuia să se oprească şi să observe rechinul care înota cînd într-o parte, cînd în alta, uneori ajungînd pînă la o distanţă de vreo trei metri

aproape de umărul lui Peter. Acesta a ieșit din nou la suprafață.

— E flămînd, a strigat Peter. A și înfulecat o bucată de piele pe care am tăiat-o din legături.

Așa că am pus la cale un plan : în timp ce Peter lucra la cîrmă împreună cu Dick Daley, noul nostru biolog maritim, care ni se alăturase în Sri Lanka, un al treilea membru al echipajului îndeplinea rolul unei santinele sub apă. Aceasta trebuia să înoate, stînd între scafandri și animalul flămînd. Rechinul părea curios, dar precaut ; înota în zigzag încoace și încolo, dar mereu dădea peste santinela care-l urmărea cu privirea. Santinela ducea o bară de 1,20 m avînd la capăt un dispozitiv cu 12 cartușe. Dacă rechinul ar fi atacat, el trebuia să împingă capătul barei spre botul animalului, să apese pe dispozitiv, care ar fi explodat destul de aproape de rechin cu o bubuitură suficientă pentru a-l speria. Părea o teorie îndoielnică, chiar dacă santinela ar fi procedat repede și cu precizie pentru a atinge botul animălului care ataca mișcîndu-se cu viteză. Dar, din fericire, bara cu explozibil nu a fost pusă în funcțiune. Santinela a găsit că o metodă mai bună era să producă un zgomot prin tubul lui de respirat. Astfel că ceea ce a început ca o criză s-a încheiat pe o notă de comedie. În timp ce scafandrii reparau cîrma, noi pe navă auzeam santinela îndepărtînd rechinul prin mîrîieli. Era asemenea unui cîine de pază înotînd în jurul navei într-o confruntare cu un rechin alb, înfometat și hărțuit.

Tim Readman era scafandrul-santinelă sau „scafandrul sacrificat", cum îi spunea unul din cei mai mucaliți dintre noi. Cu cinci luni înainte Tim lucra la o firmă de construcții din Mascat și a ajutat la echiparea navei *Sohar*. Era atît de dornic să participe la Expediția Sindbad încît a renunțat la slujba lui și a venit în Sri Lanka pentru a se înrola. L-am numit contabil-casier al navei. Tim reprezenta o excelentă completare a echipei noastre. Cu părul creț, scund și îndesat, surîdea permanent, iar pantalonii largi stil pijama și pipa pe care o purta continuu îl făceau să semene cu Popeye Marinarul. Împreună cu el au venit Dick Dalley, biologul căruia îi aparținea „torpila" și Nick Hollis, un tînăr care absolvise medicina la Londra, așa că în fine avea și *Sohar* un doctor.

Nick îngrijea o seamă de tăieturi și inflamații ale echipajului care refuzau să se vindece. Mușcături de insecte, tăieturi în recife de coral din timpul imersiunilor în Sri Lanka, rosături de la parîme, toate acestea se vindecau foarte încet în atmosfera caldă, umedă și sărată. Inflamațiile coceau și supurau. Tim Readman și Andrew Price erau ca niște ciudate animale bălțate, cu toate petele de antiseptice pe care le aveau pe brațe și picioare. Ibrahim reprezenta un caz mai serios. În traversada de la Calicut la Sri Lanka a sărit ca să prindă o velă și s-a tăiat din neatenție la gleznă cu vîrful cuțitului care îi atîrna la centură. La început tăietura părea neînsemnată, dar mai apoi s-a infectat. Cînd am plecat din Sri Lanka era o rană deschisă care supura și se întinsese dincolo de gleznă. Nick o trata zi de zi cu tot felul de medicamente dar nu ceda. Bietul Ibrahim avea dureri mari și suferea mult. Era deprimat și încerca sentimentul că nu se va vindeca niciodată. Nu putea suporta să pună piciorul rănit pe punte și totuși nu s-a lăsat bătut. Continua să ne pregătească mese excelente, deși se tîra sau umbla șchiopătînd în jurul punții, trăgîndu-și piciorul rănit. Avea mult curaj.

Presiunea psihologică și tensiunea datorate faptului că rămăsesem în pană și că planurile noastre erau zădărnicite de vînturile din prova constituiau o experiență foarte diferită de dificultățile obișnuite avute pe mare. Totuși, în felul său, această solicitare la care ne vedem supuși era foarte obositoare. În locul unor scurte perioade în care

am fi încercat teama de a naufragia sau de a ne răsturna în vuietul unei vijelii, acum ne confruntam cu îndoieli, plictiseală, frustrări chinuitoare și în final posibilitatea de a nu avea nimic de băut. Iată-ne rămași în pană fără nici un suflu de vînt, în calmurile tropicale, la o depărtare de sute de mile de uscat, într-o parte foarte pustie a oceanelor lumii. De cînd părăsisem Sri Lanka, după o lună de navigat, nu văzusem nici măcar un singur vas. Eram în afara drumurilor maritime. Nu existau zone de pescuit sau flote în apropiere. Am fi putut încerca să cerem ajutor prin radio, dar cine și-ar fi bătut capul să ne caute sau să fie în stare să ne găsească ? După experiența noastră în larg de Oman, cînd Peter se rănise la picior, eram sceptici. Ce puteam face, decît să ne împăcăm cu situația noastră ? Era foarte îmbucurător să observi cum se străduia echipajul să facă față. Pentru băieții din Oman nu exista nici o problemă. Ei păreau să aibă o încredere nețărmurită în comportarea navei, fiind în același timp siguri de căpitan și de îmbunătățirea în curînd a condițiilor. Dar pentru europeni era poate mai greu. Urmăreau cum se împuținează apa, socoteau restul de provizii, și vedeau cum dispăreau produsele unul cîte unul din meniul nostru pe măsură ce stocul de alimente se consuma. Trebuiau însă să-și păstreze părerile pentru ei. Nu ne rămînea altceva decît să avem răbdare, să ne reglăm ritmul zilnic al vieții, să așteptăm și iarăși să așteptăm. Ne întorsesem într-adevăr înapoi în zilele de navigație cu pînze în largul oceanului. Timpul pentru noi era mai lung, trecea mai greu și în cele din urmă depindea de natură.

Data de 18 martie a fost memorabilă în viețile celor de la bord. Pe la prînz, în timp ce *Sohar* se înclina ușurel dintr-un bord în altul, a fost văzut aproape de cîrmă un banc de pești asemănători macroului. Imediat s-a lăsat o

undiță în apă și pe dată un pește strălucitor verde-albăstrui a fost prins și cu o mișcare fulgerătoare tras pe punte. S-au alăturat apoi omanii și au fost aruncate repede în apă trei sau patru undițe. Bancul de pești continua să se hrănească cu lăcomie, venindu-ne astfel în ajutor și curînd vreo jumătate de duzină se zbăteau în coșul de pe punte, gata pentru prînzul nostru. Cînd tocmai era tras la bord peștele următor, din adîncuri a apărut un rechin și l-a înghițit. Pescarul surprins era Musalam, el s-a trezit că trăgea la bord un rechin de 1,20 m în loc de un macrou. Undița a pîrîit între degetele lui, arzîndu-le mai înainte de a plesni, iar rechinul s-a eliberat. Vedeam acum că vreo două duzini de rechini au fost atrași de această agitație. Ei înotau gata să atace bancul de macrouri și dădeau tîrcoale prăzii lor. Macrourile s-au îndepărtat și în panică încercau să scape, în timp ce rechinii îi loveau. Lui Khamees Poliție i-a venit dintr-o dată o idee. A luat unul din peștii abia prinși, a tăiat o bucată din el, a prins-o într-un cîrlig mare de undiță și a azvîrlit momeala rechinilor flămînzi. Nici nu ajunsese bine în apă, cînd am și văzut un rechin înotînd spre nadă și apucînd-o între maxilare, Khamees a filat undița pînă cînd acesta s-a întors și a început să înoate. Atunci l-a lovit. Într-o clipă se lupta cu rechinul înfuriat. Undița se mișca în apă în sus și în jos. Suprafața apei s-a înspumat în timp ce rechinul se zvîrcolea, încercînd să scape, dar undița era una rezistentă și Khamees o trăgea cu toată forța, cu mușchii umflați de efort. Abdullah a sărit pe copastie ca să-l ajute și împreună au tras rechinul din apă, sus pe partea laterală a navei. Animalul era cuprins de panică. A venit rostogolindu-se peste balustradă, lovind puntea și apoi a început să sară, arcuindu-și și răsucindu-și trupul, asemenea unui resort stricat, încercînd să apuce cu botul orice îi ieșea în

cale. Se dezlănțuise un adevărat infern, în timp ce fiecare fugea din fața acestui rechin gata să înhațe. Abdullah a pus mîna pe o cavilă și a început să-l lovească în cap, pentru a-l omorî. Khamees Marină țopăia împrejur, înțepîndu-l cu cuțitul, dar avînd grijă ca degetele de la picioare să-i fie cît mai departe de colții care mușcau din învelișurile bocaporturilor.

Nimeni nu-l urmărise pe Jumah. El pregătise o altă undiță pentru rechini, pur și simplu legînd un cîrlig masiv de o veche parîmă.

— *Yaah Allah*, urlă Abdullah, uitîndu-se în jur.

Jumah a agățat în cîrlig un alt rechin. Ridicîndu-și pînza din jurul șoldurilor, Abdullah a sărit să-l ajute.

— *Yaah Allah !*

Au început amîndoi să-l tragă foarte repede sus. Alt rechin viu a lovit puntea, vreo cincizeci de kilograme de furie sufocată și zvîrcolire care trebuiau potolite. Se auzeau zgomotele înfundate produse de măciucile care loveau. Khamees Marină își făcuse rost acum de o bară groasă și o mînuia ca pe un îmblăciu, năpustindu-se cu lovituri grele asupra rechinului pentru a-l doborî, în timp ce ceilalți stăteau la o parte. Cu pocnituri, plesnituri și alunecări ne-am pomenit cu un al treilea rechin zvîrcolindu-se la bord, mărind astfel haosul existent. Băieții din Oman alergau încoace și încolo, strigînd bucuroși, pregătind momeli pentru cîrlige, scoțînd cîrligele din botul rechinilor, trăgînd alți rechini la bord, lovind cu măciuca, înjunghiind și țipînd. Aveam acum hrană pentru multe zile. Alți și alți rechini înotau către locul încăierării, atrași de agitația violentă, atacînd cîrligele. Simțiseră mirosul de sînge și erau foarte agitați. Unii mușcau undițele și îi pierdeam. Alții erau prinși și trași la bord, pentru a fi înlo-

cuiți imediat în mare de alți rechini flămînzi care nu mai țineau seama de nimic și înotau cu voracitate pentru a umple golul produs. Părea că numărul rechinilor din apă era fără sfîrșit. Acolo unde altădată în jurul navei se întindea doar un ocean pustiu, acum era o întreagă încîlceală datorită umbrelor rechinilor umblînd după pradă. Imposibil de ghicit de unde apăruseră așa dintr-o dată.

La bord se săvîrșea un adevărat măcel. Peste tot numai rechini care se zvîrcoleau, se izbeau, se loveau producînd zgomote de tot felul. Era teribil de greu să-i dobori. Se răsuceau și se agitau în ciuda loviturilor grele date cu măciuca și cuțitul. Puntea era împroșcată de sînge de rechin. O spumă roz le ieșea din urechi. Cozile rechinilor loveau într-o parte și-n alta, izbeau în ghereta unde se gătea, în balustrade. Rechinii se mușcau și se pocneau între ei, iar unul și-a împlîntat colții în coada celui de lîngă el.

— *Baș !* Ajunge ! am strigat eu cît am putut de tare pentru a fi auzit în toată agitația aceea, cu strigătele de încurajare, și zgomotele produse de lovituri.

Vedeam că aveam suficientă hrană acum. În plus viața la bord devenea prea periculoasă. Mai curînd sau mai tîrziu picioarele desculțe ale vreunuia dintre marinari se puteau apropia de botul unui rechin care să le muște. În numai zece minute prinsesem 17 rechini pe care îi adusesem cu succes pe punte. Am fi putut continua să mai prindem și alții, dar ar fi fost un măcel fără rost. „*Baș ! Baș !*" am strigat din nou, și în cele din urmă oamenii m-au auzit și agitația a început să slăbească. Oamenii, unul cîte unul, s-au ridicat de la măcelăritul rechinilor, bețele și măciucile au fost lăsate jos, undițele au fost trase și strînse. Toți se relaxau.

Dar această zi extraordinară nu se încheiase încă. Stivuisem carnea rechinilor pe puntea principală, în partea

dinspre prova și începusem să o jupuim, cînd am văzut un șir de nori de furtună îndreptîndu-se spre noi. Erau de un cenușiu aproape negru, încărcați de ploaie. De data aceasta aveam să fim gata să-i primim.

— Repede, pregătiți prelatele și instalați-le ca jgheaburi pentru a colecta apa, am ordonat. Andrew, tu și cu Terry scoateți apa pe măsură ce se adună în prelată. Jumail și Dick, voi o veți turna în cisternele cu apă dulce.

Norii aducători de ploaie au trecut pe deasupra noastră, învăluindu-ne într-un zid cenușiu, umed. Ploaia tropicală s-a năpustit în torente. Trăsnete și fulgere nemaipomenite bubuiau și luminau întunericul. Zgomotele tunetelor se rostogoleau peste noi. Echipa care trebuia să strîngă apa de ploaie lucra cu înverșunare. Apa dulce atît de prețioasă se revărsa în cascade pretutindeni, curgînd pe vele în șuvoaie, se învolbura pe punte, năvălea în stropi imenși pe scîndurile pardoselii. Alți oameni alergaseră la prova pentru a ridica sus marginile prelatei, în așa fel încît făcuseră o cadă din prelată, acolo unde curgea apa de pe vela principală. Ploaia se revărsa pe prelată, adunîndu-se în adîncitura din mijloc. Acolo, un om care stătea în apă pînă la glezne o lua cît putea de repede cu o găleată. Aceasta era trecută apoi mai departe printr-un șir de mîini nerăbdătoare către bocaportul principal și răsturnată într-un tub care ducea la cisterne. Ploaia era magnifică și bătea în modul cel mai spectaculos. Găleată după găleată plină se duceau jos gîlgîind pentru a umple din nou cisternele cu rezervele noastre de apă dulce. Oamenii rîdeau fericiți, nemaiținînd seama de părul ud și hainele murate. Era tocmai ceea ce ne trebuia. Într-o jumătate de oră am adunat apă suficientă pentru patru zile. Încă cîteva furtuni din acestea cu fulgere și trăznete și problema apei

noastre de băut ar fi fost complet rezolvată. Tunetele răsunau ca ecouri, iar fulgerele străluceau.

— Au ! a strigat Andrew, sărind afară din prelată, unde stătea şi scotea apă. L-am simţit drept în braţ.

Un fulger care s-a descărcat în apropiere a făcut ca o undă de intensitate excesivă să treacă prin prelata transformată în baie.

În tot acest timp Eid şi Khamees lucrau pe rupte, stînd în genunchi pe punte, încovoiaţi deasupra rechinilor. Printre fulgere şi trăsnete, în lumina întunecată, cenuşie a furtunii, ei jupuiau captura. Se auzea zgomotul lamelor de cuţit spintecînd şi eviscerînd, jupuind şi desfăcînd carnea de pe oase şi cartilaje tot atît de repede ca un negustor de peşte. In timp ce lucrau cîntau un refren ritmic care puncta mişcările cuţitelor. Tranşe roz, umede din carnea rechinilor au fost puse pe punte. Rămăşiţele de la cap, coadă şi pielea au fost aruncate peste bord cu o opinteală. Ploaia a curăţat puntea în jurul lor, schimbînd culoarea şuvoaielor din orificiile de scurgere din roşul de sînge într-un rozaliu palid şi în cele din urmă lemnul a rămas umed şi curat.

Într-o oră ei au pregătit un sfert de tonă de carne proaspătă şi bună de rechin, hrană suficientă să ajungă întregului echipaj mai multe săptămîni. Am preparat o parte din carne şi am mîncat-o chiar în acea seară, iar restul l-am stivuit lîngă bocaportul de la prova, presărînd între tranşe sare pentru a le conserva. Cînd a ieşit soarele, am pus la uscat carnea întinzînd-o pe copastie, să se dezhidrateze sub razele soarelui. O parte din ea s-a alterat uşor şi mirosea foarte tare, dar a constituit pentru noi o rezervă sigură de hrană.

Săptămîna următoare am reuşit să ne îmbunătăţim tehnica de captare a apei. Aveam prelata pregătită la bord şi de îndată ce cădeau primii stropi, cel care era de veghe

instala repede baia de prelată. Multe din ploile torențiale veneau noaptea, cam la două ore după asfințit, punînd capăt relaxării noastre de seară. Atîrnasem o lampă cu parafină deasupra grătarului de la bocaportul principal. Am legat lampa astfel încît să arunce o pată de lumină peste partea centrală a navei. Acolo, sub lampă, aveau să se adune cei care terminau veghea pentru a se odihni după cină. A apărut și o cutie de șah care a devenit în mod regulat distracția favorită. Alții citeau sau dormitau. O tavă pe care se aflau curmalele mult iubite era trecută din mînă în mînă. Mai în față, în bezna de pe teugă se puteau vedea siluetele omanilor trîndăvind pe scîndurile de bordaj, vorbind încetișor, sau se auzea în liniștea nopții cîte o bătaie ușoară de tobă. La pupa o altă lampă mică de vînt marca poziția cîrmaciului, conducînd nava dacă era vreun suflu de vînt sau pur și simplu stînd cocoțat pe copastie la postul de observație. Uneori Andrew aducea chitara, iar cînd toba omanilor de pe puntea teugii amuțea, putea fi auzit Andrew făcînd să vibreze strunele chitarei de vreo melodie. Adesea nopțile erau prea înnourate pentru a putea vedea bine stelele, dar uneori cerul apărea atît de senin, încît Nick Hollis, care era preocupat de astronomie, putea identifica chiar și cele mai mici stele. Atunci, cînd adia o briză ușoară, noaptea era învăluită de magie. *Sohar* părea că navighează pe o mare de argint, cu vela mare triunghiulară proiectîndu-se întunecată pe fundalul format din stele, iar delfinul care uneori o urma ziua o lua înaintea navei, arcuindu-se și sărind în jurul ei, trasînd în apă siaje înspumate strălucitoare.

Lampa de pe puntea principală era singura lumină de navigație a lui *Sohar*, căci luminile de navigație roșii și verzi cu care am plecat de la Mascat erau alimentate de baterii care nu mai aveau putere pentru a lumina în

noapte. Aerul sărat și ploile care au udat mereu puntea au făcut prăpăd în echipamentul electric. Firele se corodaseră sau erau complet umede, nemaiputînd fi întrebuințate. Grupul de acumulatoare electrice își dăduse duhul, iar cel de rezervă lucra doar cu întreruperi, abia ajungînd să alimenteze aparatul de radio, dacă eram atenți, și nimic mai mult. Pentru a raporta poziția noastră ne bizuiam doar pe vigilența prietenilor noștri din Oman care organizaseră o veghe permanentă ca să asculte semnalul nostru. Zi de zi ascultau mesajele din ce în ce mai slabe ale lui *Sohar* și începuseră să se îngrijoreze. Recepționînd rapoartele noastre abia audibile, au putut să-și dea seama că nava tot nu făcea un progres semnificativ. *Sohar* părea lipit de o mică porțiune din Oceanul Indian.

La 23 martie eram aproape să-l pierdem pe Richard. Din nou aveam calm plat. Richard decisese să înoate la distanță de *Sohar*, înarmat cu unul din aparatele sale de fotografiat, născocit de el, de data aceasta o prăjină lungă de bambus. La un capăt fixase un aparat, iar la celălalt pusese o greutate de plumb care să acționeze ca o contrabalanță. Acum a pornit, ținînd prăjina în sus ca pe un periscop — vroia să-l fotografieze pe *Sohar* rămas în pană fără vînt. Vreo jumătate de oră periscopul a dat tîrcoale și s-a ridicat în sus în jurul navei, iar Richard a înotat mai departe, tot mai departe. Începusem să ne îngrijorăm și i-am strigat să se întoarcă, dar el continua să rămînă fericit în apă, fără să aibă habar de nimic. Am observat o linie de culoare pe apă, erau berbeci aduși de o adiere de vînt, capătul de atac al brizei care se îndrepta spre navă. În curînd *Sohar* va naviga. Velele au avut o ușoară tremurare, ca un avertisment. Am strigat din nou. Dar Richard tot nu a auzit. Am urlat iarăși, am făcut semne disperate. I-am văzut capul ridicîndu-se și ne-a făcut un semn priete-

nesc ca răspuns. Nu avea nici cea mai mică idee despre ce era vorba. Acum mai bine de jumătate din membrii echipajului săreau pe copastie strigînd : „Richard ! Richard ! Întoarce-te la bord ! Vine vîntul ! Vîntul !"

În cele din urmă, şi-a dat dintr-o dată seama despre ce era vorba. Periscopul se balansa pe deasupra, în timp ce el înota frenetic spre navă. Dar era prea tîrziu, vîntul ajunsese pînă la *Sohar*. Nava a început să se mişte prin apă, aparent încet, dar de fapt înainta mai repede decît putea un om să înoate.

— Mascaţi velele ! am ordonat.

Sohar s-a oprit brusc şi apoi a început a deriva lateral. Vela mare făcea ca nava să nu mai poată fi controlată la această viteză şi *Sohar* a început să se rotească în mod iremediabil.

— Parîma, Richard ! Înoată să prinzi parîma de siguranţă.

Alb ca varul şi speriat, Richard privi în sus. Continua să ţină prăjina de bambus şi se vedea că era, într-adevăr, foarte obosit. A făcut un ultim efort, cîteva mişcări violente şi a reuşit să apuce parîma de siguranţă.

— Ţine-te bine, Richard !

Richard era acum remorcat în spatele lui *Sohar*, asemenea unui bîtlan pe jumătate înecat. Chiar şi la viteza de un nod sau două, părea imposibil pentru el să se ridice de-a lungul parîmei. Richard nu mai avea destulă forţă.

— Ţine-te bine, o să te tragem la bord.

Am început să virăm parîma de siguranţă. Era un lucru greu. Richard a fost tras încet spre navă. Ajunsese la nivelul cîrmei, la vreo trei metri sub noi. Parîma îl trăgea

în sus. Vedeam că era istovit. În curînd avea să nu se mai poată ține. Articulațiile degetelor i se albiseră de efort și era pe punctul de a intra în panică. Bineînțeles nu dăduse drumul prețiosului său aparat.

— Aparatul, aparatul meu, strigă el. Luați aparatul.

„La naiba cu aparatul, m-am gîndit, are atîtea altele."

— Dă-i drumul, Richard !

Dar nici gînd să facă așa ceva. Cineva s-a aplecat în față repede și a reușit să apuce vîrful prăjinii de bambus și să o tragă din mîna încleștată a lui Richard, care ajunsese la capătul puterilor.

— Nu mă mai pot ține, o să-i dau drumul, spuse el sufocîndu-se și de-abia mișcîndu-se. Mi s-a dus toată puterea.

Peter a sărit în compartimentul de la pupa și s-a aplecat în jos peste balustradă, în timp ce Khamees Poliție, care venise după el, l-a prins de picioare. Peter a reușit să ajungă pînă la brațul lui Richard, l-a apucat de încheietura mîinii și l-a ridicat cu toată forța, trăgîndu-l afară din apă. Altcineva a apucat celălalt braț al lui Richard și acum el se afla la jumătatea distanței pe partea laterală a navei. A mai venit în ajutor și o a treia mînă și fotograful a fost ridicat, teafăr dar extenuat și tremurînd tot. A promis că nu se va mai duce să înoate departe de navă fără a avea permisiunea necesară.

Acea adiere de vînt din cauza căreia eram aproape să-l pierdem pe Richard a venit dinspre sud-vest. A fost primul semn abia perceptibil că vremea avea să se schimbe, așa încît oamenii au început să se uite plini de speranță după nori care să ne spună că musonul de sud-vest se îndrepta spre noi. Dar schimbarea se producea foarte încet.

Vîntul sufla în perioade scurte, neregulat. Cam vreo oră a suflat din direcţia care ne trebuia şi *Sohar* a înaintat puţin. Apoi s-a domolit şi s-a lăsat calmul sau, şi mai rău a început să bată iarăşi dinspre nord-est. Decepţia noastră putea fi uşor simţită. Unii din membrii europeni ai echipajului deveniseră arţăgoşi şi mohorîţi şi începusem să mă îngrijorez că răbdarea lor ajunsese la limită. Omanii, pe de altă parte, erau mult mai relaxaţi. Puteam citi uneori o urmă de îngrijorare pe chipul lor, dar păreau foarte siguri că totul avea să se schimbe în bine.

Lumea depunea un efort deliberat de a fi ocupată mereu. Tim Readman începuse să-şi coasă o jachetă de marinar din pînza pentru vele, Nick se apucase de împletituri fanteziste din funie, cercetătorii ştiinţifici continuau programul lor zilnic de observaţii, iar Dave Bridges se înhămase la o lucrare complicată, să-şi facă o cutie cu despărţituri şi căptuşită în care să ducă camera de filmat, cînd în cele din urmă vom ajunge în Sumatra.

Aproape orice servea ca distracţie, am încercat chiar să îmblînzim un pescăruş mic care a mers după noi tot drumul din Sri Lanka. Biata vietate, ca şi noi, era departe de uscat, aşa că se ţinea foarte aproape de navă, zburînd toată ziua în jurul ei şi apoi lăsîndu-se la bord noaptea. Era o păsărică mică, firavă, cu o coadă bine formată, asemenea unui evantai, cu aripi lungi, înguste ; corpul îi era alb, pătat cu semne închise la culoare şi avea un căpşor destul de comic, rotund, cu un cioc delicat, subţire şi bont. Noaptea pescăruşul stătea lîngă cîrmaci exact pe dîra de lumină pe care o arunca lampa lui de vînt. De acolo se lăsa luat în mînă cu blîndeţe, dar părea cam stînjenit, aşa că-i dădeam să bea apă şi-l lăsam acolo — o formă micuţă, de o culoare deschisă, aşteptînd în beznă. În tim-

pul furtunii, pescărușul era îngrozitor de speriat, dădea din aripi și se străduia să se țină în vînt și în ploaia torențială pe locul unde se afla, așa că l-am luat și l-am așezat la adăpost pe dulapul cu scule de la pupa, sub copastie.

La 4 aprilie am convocat tot echipajul pe puntea de la pupa. S-au adunat în jur și au privit în jos la harta pe care o întinsesem pe grătarul bocaportului de la pupa. Pînă acum ținusem în mod deliberat harta departe de privirile lor și nu le spusesem nimic despre poziția noastră. Eram singura persoană de la bord care știam că patrulasem inutil încoace și încolo în același petic de ocean. Acum le-am arătat drumul navei trasat cu creionul, învîrtindu-se în cerc, fără a face nici un progres din cauza calmului, a vînturilor din prova și a curenților nefavorabili.

— Mă bucur că nu ne-ai arătat mai devreme, aș fi fost prea deprimat, mormăi Tim Readman.

— Nu am vrut să vă îngrijorez, am spus, avem încă vreo 600—700 mile de parcurs și cu musonul de sud-vest venind atît de tîrziu și neregulat, nu avem nici o garanție că atunci cînd, în cele din urmă, se va porni, vîntul va sufla în mod constant în direcția pe care o dorim. Avem destulă carne de rechin pentru a ne hrăni, putem strînge suficientă apă de ploaie pentru a ne asigura rezerva de apă de băut. Putem să stăm aici la nesfîrșit. Singura noastră grijă este rezerva de mangal. Ibrahim îmi spune că avem doar cît să ne ajungă pentru două săptămîni. Așa că pe viitor nu vom pregăti decît o singură masă caldă pe zi, pentru a economisi combustibil.

Eid a vorbit în arabă, iar Musalam a tradus :

— Spune că vom putea face ceai numai de două ori în timp de douăzeci și patru de ore.

Am fost de acord.

— Iar dacă pescarii noştri pot continua activitatea lor bună, vom putea mînca şi peşte proaspăt pe lîngă rechin, i-am spus eu.

Omanii au rîs cu gura pînă la urechi, fericiţi.

— Peşte, curmale, orez şi apă, asta-i tot ceea ce le trebuie marinarilor, a declarat Abdullah şi, nearătînd pe chipul lui nici o urmă de îngrijorare, a plecat pe punte mai departe, voinic, cu pieptul bombat, călcînd cu picioarele în afară şi cu o licărire în ochi.

X

RUPEREA VERGII

Calmurile tropicale şi-au slăbit încleştarea în care o ţineau pe *Sohar*. În primele ore ale zilei de 5 aprilie s-a ridicat o briză dinspre sud-vest. Aceasta a suflat pînă la amiază, iar apoi a urmat o rafală rapidă şi dintr-o dată vîntul şi-a schimbat direcţia, mărindu-şi intensitatea şi a prins nava cu velele desfăşurate. *Sohar* a zvîcnit înainte asemenea unui cal de curse la pocnitura unui bici şi brusc a început să se mişte cu o viteză de 8—9 noduri, valurile înspumînd prova. Cu velele umflate, întinse, întreaga navă fremăta de mişcare. Strigînd voioşi, omanii au dat fuga în faţă să ridice o a doua velă foc. Dar abia reuşiseră să o înalţe pînă la jumătate, cînd rafala a înhăţat-o şi a umflat-o asemenea unui balon, împingînd nava sub vînt. Viteza lui *Sohar* a crescut cu încă un nod. Nava aluneca cu mare iuţeală. Privind înapoi, am văzut cum saulele de pescuit pe care le trăgeam după noi erau foarte solicitate din cauza vitezei. S-a auzit o plesnitură puternică, cînd o prăjină de bambus pentru pescuit s-a rupt în două din cauza tracţiunii mărite a saulei.

Marea din jurul nostru s-a schimbat după vreme. Eram martori ai ritmului anual al mării, modificare profundă care are loc cînd musonul de nord-est încetează şi începe să sufle cel de sud-vest. Fauna mării răspundea acestei schimbări. Acolo unde marea din jurul nostru părea plată, pustie, lipsită de viaţă, cu excepţia doar a escortei obişnuite de peşti piloţi înotînd în acea misterioasă întovărăşire cu

rechinii, acum era viață și mișcare. Au apărut păsările acvatice. Într-o strălucire albastră, aurie și argintie putea fi văzută înotînd pe lîngă coca cîte o doradă *. Pești zburători săreau pe crestele valurilor, abia atingînd apa. Dintr-o dată am început să prindem pește. Erau toni mari argintii, strălucitori, foarte frumoși. Prindeam cam vreo 10—15 asemenea pești în fiecare seară.

Omanii erau încîntați. Mînuiau toți cu mare îndemînare undița, fiind pescari de felul lor. La bord era o mare forfotă : se controlau undițele, se ascuțeau cîrligele, se pregăteau bucăți de pînză viu colorate pentru momeală. Fiecare dintre băieții din Oman avea cutia lui de pescuit, pusă bine sub copastie. Dar cel mai bun dintre pescarii noștri era Khamees Poliție, un pescar înnăscut : putea petrece ore în șir pe puntea de la prova, aruncînd iar și iar undița, neobosind niciodată. În mod inevitabil, Khamees prindea cel mai mult pește, chiar cînd alții nu izbuteau să aibă în undiță nici măcar un peștișor. Dacă cineva zărea vreo doradă și îl striga pe Khamees, el sărea imediat în picioare și în salturi mari ajungea pe punte, își desfășura undița și chiar de ar fi fost un singur pește, el îl prindea și-l trăgea la bord în uralele celorlalți.

Pescuitul de seară al tonului era foarte regulat, ceea ce mi se părea curios. În fiecare seară avea loc la aceeași oră, iar peștii erau aproape întotdeauna de aceeași mărime. Regularitatea acestui pescuit o găseam uimitoare, căci *Sohar* naviga acum cîte 40—60 mile pe zi, folosind primele vînturi favorabile. Și totuși în fiecare seară găseam lîngă noi toni. Atunci am început să observăm un fenomen singular. Nava părea că se mișcă înconjurată de propriul ei banc enorm de pești, care se afla mereu acolo. Dacă *Sohar* rămînea vreo zi în pană fără vînt, sau prindea un

* O varietate de delfin *(Coriphoena hippurus)*.

vînt bun și înainta vreo 70 mile în douăzeci și patru de ore, peștele era în aceeași poziție lîngă navă. Și am mai observat ceva ciudat — bancul se afla mereu în fața lui *Sohar*, niciodată la pupa. Aceasta am aflat-o datorită păsărilor. Ziua, întotdeauna, un stol de păsări ne dădea tîrcoale, zburînd după pește în fața navei. Uneori pescărușii aceștia se separau în două sau trei stoluri mai mici și fiecare din stoluri vîna bancuri individuale de pești. Dar întotdeauna vînau la prova. Chiar cînd bancurile de pești se cufundau sau se dispersau temporar, iar pescărușii trebuiau să zboare mai sus pentru a putea privi în jos de la o altitudine mai mare și pentru a aștepta ca peștele să reapară, păsările rămîneau de strajă în fața lui *Sohar*, sau la distanță de partea laterală a navei.

Noaptea se petrecea ceva la fel de curios : pe măsură ce se lăsa amurgul, bancul de pești se apropia de navă. Era exact momentul cînd omanii începeau să pescuiască, cînd peștii se hrăneau și veneau lîngă undițe. Apoi, timp de vreo oră, prindeam pește suficient pentru masa de seară și pentru dejunul de a doua zi. Cînd se crăpa de ziuă peștele dispărea, înotînd înaintea navei. Astfel, în timpul nopții, dacă ne aplecam peste balustradă și aprindeam o lanternă foarte puternică, îndreptînd-o spre apă, aveam un spectacol uimitor. În raza de lumină vedeam mii și mii de pești înghesuiți în jurul navei, toți înotînd paralel, în același tempo, fie că *Sohar* înainta cu două noduri sau cu șapte. Era o priveliște ciudată. Peștii erau mici, de la vreo 15 pînă la 30 și ceva de centimetri și nu am putut identifica speciile. Dar se vedeau imens de mulți, iar dacă ridicam lanterna mai sus, îndreptînd raza mai departe de coca, ni se părea că peștii din șirurile mai îndepărtate erau mai mari decît cei aproape de noi și de o specie diferită. Aveam impresia clară că *Sohar*

înaintează într-o masă de peşti vii, din care cei mai mici erau foarte aproape de coca, iar cei mai mari, peştii de pradă, în marginea cea mai îndepărtată.

Iată un fenomen pe care nu-l mai întîlnisem pînă atunci, iar oceanologii de pe *Sohar* nu l-au putut explica. Ei au sugerat că era posibil ca *Sohar* să fi reprezentat pentru peşti un punct fix în ocean, un punct de referinţă care putea să prezinte vreo legătură cu felul de comportare a bancului lor. Sau s-ar mai fi putut ca nava să fi atras o comunitate independentă, cu peşti mici care se hrăneau cu buruienile şi crustaceele prinse de coca lui *Sohar*, iar peştii mai mari hrănindu-se cu cei mici şi aşa mai departe, *Sohar* devenind centrul unui întreg lanţ de hrană a animalelor. Bineînţeles că nu puteam fi siguri dacă peştii erau aceiaşi tot timpul. Era posibil ca şi alţi peşti să se alăture bancului, iar unii să-l părăsească. Dar pentru următoarele 15 zile un fapt a fost de reţinut : escorta de peşti a lui *Sohar* a călătorit cu nava aproape 400 mile. Un mister al mării care nu şi-a găsit nici o explicaţie.

„Căpitane ! Căpitane !“ Un strigăt a răsunat prin bocaport, trezindu-mă. Am sărit din cuşetă. Era ora cea mai sumbră a nopţii, puţin înainte de revărsatul zorilor. Strigătul venea de la veghea de bord, Khamees Poliţie. Clopotul de alarmă bătea furios. Am pus mîna pe o torţă şi am dat fuga pe scară spre punte, unde l-am găsit pe Terry la cîrmă, uitîndu-se cu gura căscată la verga arborelui principal. Urmărindu-i privirea, am văzut negru înaintea ochilor. Verga, înaltă de 24 m, se rupsese în două şi atîrna ca o aripă frîntă, o bucată de vreo 9 m bălăbănindu-se periculos, susţinută numai de pînza velei, restul velei principale fiind înfăşurat în jurul catargului într-o

adevărată încurcătură de pînză şi parîme. De cîte ori nava avea ruliu, verga ruptă trecea ameninţător peste punte, gata să mutileze pe oricine i-ar fi ieşit în cale.

Chiar cînd priveam în sus printre picăturile de ploaie, încercînd să evaluez întinderea pagubei, am auzit o lovitură înfundată, oribilă, urmată de un strigăt întretăiat venind de la prova, ca şi cum cineva şi-ar fi dat sufletul. S-au auzit strigăte de „Doctor ! Doctor !" şi din beznă şi-a făcut apariţia Khamees Poliţie, purtat pe jumătate, de-a lungul punţii, de către doi oameni. Khamees arăta îngrozitor. Era alb ca varul şi îşi ţinea mîna într-o parte, tuşind foarte tare, o tuse care-l zdruncina din cap pînă în picioare. „Vreo coastă ruptă, m-am gîndit amărît, unul din oamenii mei cei mai buni scos din circulaţie şi în acelaşi timp verga principală ruptă." Khamees Poliţie a fost întins pe una din lădiţele de la bord, iar Nick Hollis a început să se ocupe de el.

— Toţi ceilalţi, în afară de omani, la puntea de la pupa ! am strigat pe măsură ce echipajul se aduna la bord.

Toţi au fugit la locurile lor, aşteptînd ordine. Lucrul cel mai important acum era să dăm jos cît mai repede verga stricată, fără să mai rupem ceva din arboradă sau să mai pricinuim alte răniri.

— Peter ! Dick ! Terry ! Controlaţi capătul vergii dinspre pupa, cînd vine jos, am strigat eu.

Cei trei au alergat la balustrada de la tribord pentru a descurca parîmele care reglau capătul superior al vergii ciopîrţite.

— Jos ! Încet jos ! le-am strigat omanilor.

Jumail şi Saleh descurcaseră părţile căzute din funga principală şi se uitau la mine, aşteptînd să le cer să o fileze.

— Jos ! Coborîți-o cu multă grijă !

Au derulat parîma masivă, groasă de 20 cm, iar verga lovită a început să alunece în jos pe catarg, vela principală, imensă, căzînd sub ea.

— Încetișor, încetișor. Eid ! Abdullah ! Straiurile arborelui mare la babord.

Ei s-au grăbit să aranjeze velatura, așa încît verga să alunece în jos, fără să se încurce în nimic.

— Musalam ! Khamees Marină ! Apucați capătul rupt. Fiți atenți. Aveți grijă, puneți în jur o parîmă.

Cei doi bărbați au apucat capătul rupt al vergii, care pentru o clipă a amenințat că-i va lovi de parapet. Dar atunci Abdullah, Jumah și Eid au sărit în ajutorul lor.

— Opriți, n-o mai coborîți. Țineți-o. Să treacă mai mulți oameni în partea ruptă, scoateți-o în exteriorul navei ! Unu, doi, trei, virați !

Și împingînd cu toată forța, zece oameni au reușit să tragă capătul rupt peste partea laterală a navei, așa încît să se poată îndoi înapoi fără să producă vreun rău, în timp ce verga principală venea jos. La o distanță de vreo trei metri de bord verga s-a blocat ; marea masă de pînză udă îi oprise coborîrea.

— Desfaceți vela !

Și de data aceasta, tot părintele echipajului, experimentatul Jumah, a fost cel care, cît ai clipi din ochi, era sus. El s-a cățărat pe funga principală atîrnînd cu capul în jos, a trecut pe verga principală ca o pisică și a ajuns la troța vergii lîngă catarg. S-a așezat acolo și a început să desfacă foarte repede legăturile velei. Mi-am îndreptat atenția spre pupa. Agățat de capătul dinspre pupa al vergii care ieșea afară pe o distanță de 1,80 m deasupra apei întunecate, era Terry. Cu picioarele încolăcite în jurul vergii, se ținea cu o mînă, iar cu un cuțit în cealaltă

tăia furios legăturile velei. Orice clipă era periculoasă. Vîntul sufla cu o forță constantă de 5 sau 6, iar vela stricată flutura amenințător. Cu fiecare ruliu al navei parîmele încurcate alunecau și se mișcau în mod periculos. Simetria perfectă a vergilor și a velaturii nu mai era acum decît un talmeș-balmeș de material lemnos rupt și parîme căzute. *Sohar* fusese grav atinsă.

Acum Tim Readman și-a tăiat drum agățîndu-se de suprafața moale a velei principale, ținîndu-se de bucăți de pînză, pînă cînd a ajuns să atîrne sub capătul rupt al vergii, la aproximativ 4 metri deasupra punții. Cu cuțitul a început să taie ultimele legături ale velei, pînă cînd a rămas numai una. A tăiat-o și pe aceasta și s-a prăbușit în mod spectaculos într-o învălmășeală de pînză de vele.

— Ești teafăr ? am strigat eu îngrijorat.

— Perfect, răspunse el, în timp ce capul lui ciufulit ieșea dintr-un morman de parîme ude.

— Bine. Strîngeți parîmele și toată lumea să ducă vela sub punte. Vreau ca verga principală să fie dată jos și amarată.

Încă zece minute de muncă în echipă și avaria avea să fie stăpînită. Era momentul să răsuflăm puțin.

— Toată lumea să bea o ceașcă de ceai și să se relaxeze. O să examinăm stricăciunile la lumina zilei.

Un revărsat de zori umed și mohorît ne-a arătat cît de mari erau avariile suferite de *Sohar*. Verga arborelui principal fusese distrusă. O schimbare bruscă în direcția vîntului mascase vela principală și făcuse ca întreaga greutate a pînzei să apese asupra catargului. Din fericire catargul rezistase la acest efort, dar presiunea rupsese verga principală — o grindă de lemn masivă, groasă de treizeci și ceva de centimetri, aleasă din lemnul cel mai bun pentru nave — ca și cum ar fi fost o crenguță fragilă. *Sohar* a fost schilodită, întocmai cum un măcelar ar fi

rupt osul piciorului unui pui răsucindu-l în articulație. Acum capătul rupt lăsa să se vadă în lumina zorilor crăpăturile proaspete ale lemnului. Pentru moment mă întrebam în sinea mea dacă va fi posibil să reparăm verga, punînd la un loc părțile rupte cu ajutorul unui șplint suplimentar din lemn. Dar munca avea să fie grea și de lungă durată, executată la bordul unei nave supuse ruliului și nu exista nici o garanție că reparația va fi destul de rezistentă pentru a suporta vela principală de dimensiuni atît de mari. M-am uitat la lungimea vergii rupte și mi s-a părut că-mi era vag cunoscută.

— Dick și Andrew, măsurați, vă rog, cea mai lungă bucată de lemn care mai există și spuneți-mi cîți metri are.

— 14,7 m, am primit răspunsul cîteva minute mai tîrziu.

— Excelent, curățăm capătul rupt al vergii și echipăm temporar nava cu vela artimon de rezervă pe care o ridicăm pe partea salvată a vergii. Are aproape dimensiunea exactă.

Peter Dobbs și Tim Readman s-au apucat de lucru cu ferăstrăul și dalta pentru a netezi capătul rupt al vergii. Cînd au fost gata, omanii au petrecut o oră reechilibrînd cu multă grijă verga scurtată, așa încît să atîrne cum le plăcea. Apoi a fost legată vela, au fost desfăcute straiurile și fungile și puse cu grijă la locurile lor și în sunetele cîntecului nostru de lucru, întreaga echipă a ridicat verga improvizată pe arbore. Ne-am uitat pentru a-i aprecia eficacitatea ; în mod surprinzător nava nu părea aproape deloc schimbată. În ciuda combinației curioase de a avea o velă foc și două vele artimon, velatura lui *Sohar* arăta îngrijită și pusă la punct. Pînzele s-au umflat în mod îmbucurător și, cu toate că viteza fusese redusă cu o treime, *Sohar* se mișca cu vioiciune prin apă. Pe la

vremea prînzului, la mai puțin de șapte ore de la ruperea vergii, nava se îndrepta din nou către Sumatra și din nou echipajul își dovedise competența.

M-am reîntors la calculele mele privind viteza și distanța. *Sohar* avea acum de parcurs 450 de mile în linie directă pînă la acostarea în Sumatra și nu ne mai rămăsese mangal decît pentru cinci zile.

Mă îndoiam că mangalul avea să ne ajungă și mă gîndeam că în curînd vom fi obligați probabil să ne mulțumim cu hrană rece. Singura noastră consolare era că acum nu mai exista pericolul de a rămîne fără hrană și apă. În ultimele trei zile reușisem să strîngem aproape o sută de litri de apă, iar cisternele cu apă ale navei conțineau acum o rezervă pentru trei săptămîni. De asemenea omanii prindeau încă cu undițele cam vreo două treimi din consumul nostru zilnic de alimente, și o duceam foarte bine cu o hrană de bază constituită din orez, curmale și pește. Pe scurt, Expediția Sindbad ajunsese să se împace cu marea.

Obținusem un echilibru prețios, ceea ce reprezenta o realizare importantă. Lecția vergii rupte ne arătase că puteam să ne îngrijim de noi înșine în ciuda unei întîmplări nefericite, iar cu o navă bine pusă la punct și cu o mulțime de parîme și pînză pentru vele în magazia de materiale de pe punte eram în stare să ne descurcăm și să scăpăm dintr-o situație primejdioasă majoră.

În timpul celor patru luni pe mare ajunsesem să înțelegem necesitățile de zi cu zi ale navei, recunoșteam semnele pe care trebuia să le urmărim cu privirea sau cu auzul pentru a ști ce reparații erau necesare. Știam părțile care aveau tendință să se destrame sau să se uzeze și trebuiau înlocuite în mod regulat. Înțelesesem acum care era metoda cea mai bună pentru a aranja

parîmele, regla velele și compensa cîrma, așa încît să navigăm bine. Cînd vîntul își schimba direcția și trebuia să facem voltă, nu mai aveam nici o problemă, nici o bătaie de cap ; fiecare om își știa locul și obligațiile și sarcina era îndeplinită în liniște. Nici chiar ploile torențiale din timpul nopții nu ne deranjau. La primii stropi de ploaie care cădeau, cartul desfăcea acoperămintele de pînză peste bocaporturi, stingea lămpile de la bord și își punea haina de vreme rea. Sub punte, în interiorul navei, oamenii de veghe care nu erau de serviciu strîngeau toate obiectele ce ar fi putut fi stricate de umezeală și își făceau mici corturi și adăposturi pentru a îndepărta inevitabilele șuvoaie de apă care pătrundeau printre crăpăturile pardoselii de lemn a punții uscate de soare. Vreo oră sau două ploaia putea fi auzită bătînd pe bocaporturi, urmată apoi de binecuvîntata ușurare adusă de aerul proaspăt care pătrundea jos sub punte cînd ploaia se termina, iar acoperămintele de pe bocaporturi erau ridicate. Numai duhoarea de sub punte o suportam greu. Era o combinație înăbușitoare de gaz din santină, aer viciat și nenumărate miasme de parîme, mîncare, corpuri omenești, provizii și materiale de bord. Valul de aer cald, puturos care se ridica spre punte imediat ce se descopereau bocaporturile era suficient pentru a-l face pe cart să se înăbușe : era un miros de vegetație în putrefacție.

Nu era de mirare deci că petreceam nouăzeci la sută din viața noastră zilnică pe punte în aerul deschis, departe de limitarea sufocantă a cocii. Lucram pe punte, ne relaxam și dormeam pe scînduri sub cerul nopții oricînd puteam. Și trăind așa afară, ajunsesem să ne armonizăm și mai mult cu marea din jurul nostru. Începusem să percepem modificările subtile ale culorii apei, forma și dimensiunile valurilor, să simțim oceanul. Ne dădeam seama de

schimbările care se produceau în formația stolurilor de păsări, tovarășele noastre permanente, și observam dacă zburau sus sau jos, dacă se despărțeau în mici grupuri sau se roteau în masă. Remarcam sosirea unor noi soiuri, ca pescărușii și păsări tropicale, care se alăturau pescărușilor obișnuiți. Și reacționam aproape cu aceeași excitare ca și ele cînd era vreo agitație în apa mării și o balenă de 9—12 m lungime apărea din adîncuri pentru a urmări peștii care înotau la suprafață, făcînd păsările acvatice să scoată țipete ascuțite și să fie cuprinse de un adevărat delir.

Deveneam prelungiri virtuale ale navei, receptivi la mișcările și stările ei. Cînd *Sohar* se înclina dintr-un bord în altul, rămînînd în pană într-un interval de vînturi ușoare, trîndăveam și noi și dormitam. Dar cînd vîntul se întețea și nava o pornea repede despicînd apa, răspundeam la fel : o anumită activitate și agitație păreau că domnesc la bord. Încercam o emoție stăpînită la gîndul că încă cîteva mile din drum aveau să treacă pe sub chila ei. Și uneori, *Sohar* ne răsplătea chiar foarte bine : cînd un vînt cu o forță moderată de 4 sau 5 bătea în pupa, nava părea că pornește ca un tren expres. Chiar și cu vela improvizată, lua viteză încetișor pînă cînd ajungea la 6, 7 noduri și atunci alerga sigură, parcurgînd milele care ne separau de locul nostru de acostare, tăindu-și drum prin mare ca și cum ar fi fost într-o albie bine formată.

În asemenea momente, omanii în special erau bine dispuși, vorbeau și rîdeau, aduceau mici îmbunătățiri velelor și își aruncau inevitabilele lor undițe. De mult timp renunțasem să mai stărui ca Saleh și Eid să poarte centuri de siguranță cînd se cățărau sus. De cîte ori vreo velă sau o parîmă se încurcau, ei se urcau repede pe greement, total

netulburaţi de riscul de a cădea de la o înălţime de 15 m pe punte şi foarte curînd europenii le-au urmat exemplul. Peter, cel mai atletic dintre noi toţi, putea fi văzut cocoţat pe arborele principal, lucrînd mulţumit împreună cu Eid, o piele neagră lîngă una bronzată, amîndoi cu pînze în jurul şoldurilor şi cu turbane, fără a fi deloc preocupaţi de golul de sub ei. Am învăţat de asemenea că era posibil să măsori forţa vîntului şi condiţia navei prin volumul zgomotului pe care marinarii din Oman îl produceau în timp ce lucrau. Dacă îşi transmiteau, strigînd veseli, anumite instrucţiuni privind nava, atunci totul era în regulă şi *Sohar* naviga liniştit. Dar cînd strigătele erau scurte, staccato, însemna că se porneşte vîntul. Iar dacă marinarii rămîneau tăcuţi, ştiam că aşteapă să decidă căpitanul lor ceea ce trebuia îndeplinit.

Noaptea, cînd vîntul şi ploaia răbufneau peste nava întunecată, omanii se mişcau repede de la bocaporturi, asemenea unor spiriduşi şi începeau cu anticipaţie să se foiască şi să producă tot felul de zgomote, să-şi tragă pînzele din jurul şoldurilor, bucurîndu-se de activitatea lor. Cînd totul se termina şi furtuna trecuse, lăsînd puntea strălucind de apă şi fiecare era murat pînă la piele din cauza revărsării ploii, îşi pregăteau bucuroşi „specialitatea pentru vreme umedă", o bulă lipicioasă din vreo 8 kilograme de curmale prefăcute într-o pastă cu ulei de gătit, încălzită într-o tigaie şi parfumată cu o imensă cantitate de usturoi crud. Din această pastă luau cu degetele cocoloaşe grase, alunecoase, pe care le înghiţeau. Spuneau că era metoda cea mai bună să-şi încălzească trupurile după ploaia rece, iar eu eram de acord. Acei europeni care nu suportau amestecul dulce, gras şi lipicios sufereau. Dacă între timp se abătea o altă răpăială de ploaie, iar acoperă-

mintele erau lăsate pe bocaporturi, mirosul puternic și neplăcut de usturoi îneca sub punte pînă și duhoarea din santină emanată de gaz.

Extraordinara noastră escortă de pești își manifesta prezența și cînd nava rămînea în pană fără vînt. Suprafețe de apă în jurul nostru erau pline de peștișori care săreau, înotau sau treceau pe sub chila staționară, probabil în timp ce se hrăneau cu alți pești și mai mici. Cînd ne duceam să înotăm sau ne cufundam sub chila neclintită găseam în umbra lui *Sohar* o colonie completă de vietăți marine. În jurul cîrmei se mișca în mod constant un grup de pești pilot. Într-o crăpătură aproape de pupa se instalase un nou pasager clandestin, un alt crab. Îl puteam vedea strecurîndu-se de-a lungul chilei pentru a-și aduna rația zilnică de hrană, sau, cîteodată, foarte îndrăzneț, se arunca în apă pentru a înhăța vreo bucățică plutitoare și apoi se întorcea și înota cu disperare înapoi la micul lui sălaș. Întotdeauna găseam pești remora, vietăți blînde, de culoare cenușie verzuie, cu ventuzele lor caracteristice pe cap, semănînd cu tălpile canelate ale pantofilor de tenis. Din cînd în cînd acești pești se lipeau de chila lui *Sohar*, așa că erau trași de navă, ceea ce făcea ca pescarii omani să fie exasperați. Dacă vreun pește remora înhăța momeala lor, se cufunda sub chilă, la loc sigur și se lipea acolo cu toată forța. Pescarul plin de speranțe își imagina că trăgea o captură splendidă și tot trăgea vîrtos, smucind parîma pînă cînd reușea să aducă prada la bord și atunci se trezea cu un remora de dimensiuni foarte modeste. Tehnica doctorului era mai eficientă. El se instala la pupa cu un harpon în mînă și lovea peștele drept în cap pînă cînd aveam destul pentru micul dejun.

De vreo două ori am observat că bancul de pește din jurul lui *Sohar* a fost cuprins de o adevărată agitație.

De fiecare dată am fost avertizaţi de stolurile de păsări. Păsările vedeau sosind peşti de pradă mai mari şi atunci începeau să zboare agitate şi să scoată strigăte. Apoi se grupau şi zburau foarte repede la o oarecare distanţă de navă. Sub ele apăreau valuri de spumă albă, unde peşti de dimensiuni mai mari săreau din apă. Pe măsură ce *Sohar* naviga mai aproape, am putut distinge că acei peşti erau toni foarte mari, diferite specii, cu sutele, ce se azvîrleau mult deasupra suprafeţei mării şi apoi căzeau cu un plescăit. Alţi peşti veneau orizontal peste crestele valurilor, alunecînd de pe creasta unui val pe cealaltă. Un peşte splendid, un albacore* lung de vreun metru şi ceva a trecut asemenea unei torpile prin faţa provei lui *Sohar*, corpul său argintiu strălucind în razele soarelui în timp ce se deplasa prin apă cu mare forţă. După cîteva minute am văzut şi motivul acestei activităţi frenetice. În spatele acelui peşte, au apărut ţîşnituri de apă şi aripioarele delfinilor, un mare banc, vreo cincizeci de vietăţi care umblau să prindă toni. Delfinii se aranjaseră într-un arc ce se întindea pe un front de vreo două mile poate, şi ei îşi mînau victimele ca nişte cîini de stînă care duc vitele la păscut.

Centrul arcului era chiar *Sohar* şi puteam vedea că delfinii alungau peştii într-un spaţiu mărginit, în faţa noastră. Şi de o parte şi de alta a lui *Sohar* se ridicau şi se lăsau spatele delfinilor, în timp ce-şi împingeau neîncetat prada spre locul de ucidere, şi cum se apropiau de noi auzeam chiar răsuflarea lor fluierătoare. Vedeam apărînd delfin după delfin, unii singuri, dar de obicei formaţii de cîte trei-patru animale, lucrînd la unison şi împrăştiindu-se pentru a acoperi fiecare porţiune unde erau mînaţi peştii. Pe măsură ce arcul delfinilor se strîngea, tonii deveneau

* Specie de ton.

mai disperaţi şi se repezeau cu iuţeală în toate direcţiile, fără a mai ţine seama de nava care plutea printre ei. În cele din urmă delfinii şi-au încheiat manevra de alimentare. Arcul s-a restrîns pînă cînd dintr-o dată se părea că în jurul nostru erau numai delfini. Apoi cercul de vînătoare s-a desfăcut şi doar cîte un delfin înota în jurul nostru şi pe sub navă, urmărind ultimele victime.

Mai erau şi alţii care umblau după toni. O ambarcaţie coreană de pescuit toni, ruginită şi uzată, îşi tăia drum pe lîngă noi în lumina dimineţii ; echipajul se adunase la pupa şi se uita cu gura căscată la corabia arabă care naviga în aceste ape. În noaptea de 13 aprilie am văzut luminile cîtorva nave costiere mici şi am ştiut că nu puteam să fim prea departe de uscat. Vîntul sufla acum în mod constant în favoarea noastră, iar *Sohar* se apropia rapid de obiectivul ei, capul de nord al Sumatrei şi intrarea în strîmtoarea Malacca.

Două zile mai tîrziu intram pe drumul de navigaţie principal, o experienţă înspăimîntătoare. La un moment dat navigam liniştit spre un şir de petroliere şi nave portcontainere care se îndreptau spre strîmtoarea Malacca. Adia o briză uşoară şi abia înaintam. Pe drumul nostru erau nouă sau zece vase care înspumau apa. Apoi o masă de nori de furtună a acoperit cerul, o rafală de vînt a trecut peste *Sohar* şi nava a intrat în derivă datorită valurilor, îndreptîndu-se prin întuneric direct în calea vaselor, asemenea unui pieton orb păşind pe o autostradă în timpul unei furtuni cu ploaie. A fost un moment sinistru. Priveam cercetător prin perdeaua de ploaie înşelătoare, căutînd să detectăm conturul formelor cenuşii ale petrolierelor mişcîndu-se prin aversă ca nişte forţe inexorabile care distrug totul în calea lor. Cu aranjamen-

tul velelor noastre greu manevrabile aveam foarte puține șanse să ne putem feri din calea acestor nave monstruoase, dacă ar apărea vreuna dintr-o dată din beznă. De două ori am văzut umbra întunecată a unei nave mari care brăzda valurile pe lîngă noi, habar neavînd de prezența noastră. Cine s-ar fi putut aștepta să întîlnească o navă cu pînze aici, la intrarea în strîmtoarea Malacca, iar corabia noastră din lemn ar fi produs un semn slab și de neexplicat pe ecranul radar al vaselor de comerț. Așa că am navigat pe *Sohar* cu viteza maximă, păstrînd unghiul corect față de direcția vaselor mari pentru a putea traversa drumul de navigație cît mai repede posibil. Trei ore mai tîrziu nu mai eram în calea navelor mari și, cum apăruseră stelele în acea seară, am măsurat înălțimea unei stele pentru a putea determina poziția noastră. Am descoperit că un nou curent ne împinsese puțin prea mult spre nord, așa că urma să navigăm sub vînt spre punctul de acostare ales de noi, insula Sabang, aflată la vreo 10 mile depărtare de Sumatra.

A doua zi dimineață am văzut distinct la orizont în razele soarelui o serie de movile întuneceate, probabil contururile insulei Sabang și ale insulelor din jur și munții de pe insula principală. Se părea că eram într-o poziție bună pentru a ne apropia de uscat, dar distanțele erau înșelătoare. Sumatra este a cincea mare insulă din lume și tot ce e legat de Sumatra este la o scară uriașă. Insula aflată direct în fața noastră, care părea nesemnificativă, se ridica de fapt la o înălțime de 600 de metri, iar micul deal de pe uscat era un vîrf de 1800 m. Așa că ceea ce la prima vedere părea să fie o distanță pe mare de 15 mile între *Sohar* și Sumatra era de fapt o depărtare de 40 mile și aceste 40 mile deveniseră o prăpastie. Din nou vîntul încetase să mai sufle și *Sohar* rămăsese în pană. Parcă natura ar fi dorit să ne amintească cît de total dependenți eram de ea.

Încă alte trei zile *Sohar* a fost supus derivei curentului, mișcîndu-se în loc, neputincioasă, fără vînt și cu uscatul nu departe, ca să ne chinuiască că nu-l puteam atinge. Am mai prins pește, ne-am raționalizat apa și am așteptat răbdători. Rezolvasem chiar și problema combustibilului pentru gătit, deși ultimul mangal fusese de mult ars. Aici la intrarea în strîmtoarea Malacca pluteau bucăți de lemn, bușteni, crengi și rădăcini de copaci din marile păduri ale Sumatrei. Cei mai buni înotători ai noștri s-au dus după rămășițele acestea care pluteau, le-au legat cu parîme ușoare și le-am tras apoi la bord. Am pus lemnul la uscat la soare și în curînd ne-am pregătit mesele cu el. Cu apa de ploaie, cu peștele proaspăt și cu lemnul de pe apă ajunsesem în cele din urmă să ne bizuim pe propriile noastre forțe. Așa că atunci cînd *Sohar* a intrat în port la Sabang cu ajutorul prietenesc al unui iaht de croazieră numit *Regina Johane*, deși fusesem 57 de zile în larg am sosit cu cisternele pline cu apă, cu lemn din belșug pentru gătit și cu carne de rechin sărată suficientă pentru două luni. Ca să ne reamintească în mod plăcut de calendar, *Regina Johane* ne-a trimis la bord un dar încîntător : un chec făcut în casă și ouă de ciocolată. Era în lunea Paștelui.

„Cînd cineva a traversat marea... există unele insule locuite de niște oameni numiți langa, care nu vorbesc deloc nici o limbă, nu au îmbrăcăminte și poartă bărbi rare. Între ei nu se văd femei. Ei schimbă chihlimbar pentru bucăți de fier. Le ies în cale negusorilor, cu bărcile lor, în afara insulei, aducînd nuci de cocos. Au un vin alb de palmier. Cînd îl bei (proaspăt) e dulce ca mierea. Dacă-l lași o zi devine o băutură amețitoare. După mai multe zile se face amar. Băștinașii îl dau pe fier. Schimburile se fac prin semne cu mîna. Sînt înotători foarte

buni. Reușesc să fure fier de la negustori, fără a le da nimic în schimb..."

Iată cum descria geograful arab Ibn Al Fakih insulele unde navele arabe se opreau pentru a se alimenta după ce traversau Oceanul Indian. Insulele păzesc intrarea în strîmtoarea Malacca dinspre insulele Nicobar, la nord, spre insulele Pulau Weh și Pulau Breeueh la sud, în larg de coasta Sumatrei. Acestea sînt locuri ideale pentru aprovizionare cu hrană proaspătă și realimentarea cu provizii de apă, după o lungă traversadă din Sri Lanka și în secolul al X-lea insulele erau locuite de triburi băștinașe care trăiau de-a lungul coastei în pădurea virgină deasă. Arabii au numit una dintre insule Insula de Aur, identificată mai apoi cu insula Pulau Weh, în portul căreia, Sabang, sosise *Sohar*.

Am ancorat într-un golf minunat, înconjurat de dealuri abrupte acoperite de pădurici de cocotieri și întinse suprafețe de pădure. Într-un colț al golfului se afla orașul Sabang, un loc obișnuit cu o activitate utilitară și inevitabila colecție de antrepozite în spatele debarcaderului. Dar așezarea era superbă. Clădirile principale se înșiruiau pe o distanță mică, lăsînd repede loc unor case mici cu un etaj, care marcau marginea drumului de-a lungul golfului. Aceste case erau îndreptate spre apă, iar coasta dealului fiind atît de abruptă, clădirile de pe partea din vale erau construite pe niște întăriturl artificiale. De-a lungul locului de ancoraj unde se afla *Sohar* se vedea un sat de pescari, o îngrămădeală de căsuțe printre care curgea în golf un rîu, iar pirogile și micile bărci ale pescarilor erau trase sus pe plaja de nisip. Locuitorii satului erau diferiți de toți ceilalți pe care îi văzusem în această călătorie. Aveau chipuri de malaiezi, cu pomeții proeminenți, păr negru, ochi căprui și o piele cafenie frumoasă. Pe

scurt, o înfățișare asiatică, și am simțit dintr-o dată că sosisem în Orient.

Populația din Sabang era în mare majoritate musulmană. Insula de Aur face parte din provincia Aceh, partea cea mai de nord a Indoneziei. Islamismul a fost îmbrățișat cu fervoare de către populația de aici. Sosirea navei arabe, avînd la bord marinari arabi adevărați, cu turbane și *dishdashauri*, a produs senzație. Cînd *Sohar* a acostat cu bordul la chei pentru a se aproviziona cu apă, pe debarcader se aflau o mulțime de insulari holbîndu-se la marinarii din Oman. Oriunde s-au dus omanii în oraș au fost primiți în case și tratați cu o ospitalitate fascinantă. Primarul din Sabang a invitat întregul echipaj să asiste la ceremonia căsătoriei fiicei sale și ni s-a oferit un spectacol cu dansuri tradiționale locale. Dansatorii erau copii — fete delicate cu fuste lungi strîmte și corsaje bine ajutate pe bust și cu eșarfe late și băieți care săreau în jurul lor, în pantaloni largi și veste scurte și cu pumnale care se legănau la brîu. Primarul ne-a explicat că era un dans războinic și, în timp ce priveam băieții care păreau că hăcuiesc aerul cu pumnalele lor, nu am putut să nu-mi amintesc că locuitorii din Aceh aveau reputația de a fi cei mai feroci pirați din Asia de Sud-Est.

Marinarii arabi din Evul Mediu priveau Sumatra cu un amestec de teamă și respect. Respectul lor se datora fertilității acestei imense insule și prosperității conducătorului său cel mai important, pe care-l numeau Miharaj, marele Maharajah. Regatul său se afla pe coasta de est a insulei, mărginind strîmtoarea Malacca și era un regat hindus. Arabii scriau că această așezare era atît de aglomerată, încît atunci cînd primul cocoș cînta în zori, cucurigul lui trezea cocoșii din satele din vecinătate, care îi răspundeau, iar sunetul era purtat din sat în sat pe o distanță

de o sută de *parasangi* *. Maharajahul locuia într-un palat măreț, cu un bazin alimentat de maree. Ca un semn al bogăției sale, în fiecare dimineață Maharajahul arunca în bazin o bucată de aur de forma unei cărămizi, iar la moartea sa, aurul avea să fie recuperat și distribuit între membrii familiei regale pentru a onora lungimea domniei sale. Autorul aventurilor lui Sindbad Marinarul folosea titlul de Miharaj pentru a desemna oricare șef al unui regat îndepărtat care era extrem de bogat și puternic.

Dar calea pe mare pînă la regatul marelui Miharaj era presărată cu pericole. Dacă ridicau ancora din golful Bengal, navigatorii arabi se temeau să nu rămînă în pană fără vînt în larg de insulele Andaman. Ei scriau că locuitorii din aceste insule erau o rasă urîtă de canibali cu părul creț, care prindeau marinarii, îi tăiau de vii și-i mîncau. Mai erau apoi canibalii de pe coasta Sumatrei, care se pare că au intrat și în aventurile lui Sindbad Marinarul. În a patra sa călătorie, Sindbad și tovarășii lui au naufragiat pe o insulă ciudată. Localnicii, spune povestea, au dus naufragiații în satul lor, unde le-au dat bieților oameni extenuați o mîncare aromată cu ierburi. Marinarii au înfulecat cu lăcomie mîncarea, dar Sindbad avea unele bănuieli și în pofida foamei lui nu s-a atins de mîncare. El a văzut cum tovarășii săi, în timp ce mîncau, și-au pierdut rațiunea și au început să-și dea ochii peste cap ca niște oameni în stare de letargie. Li se aducea din în ce mai multă hrană și ei mîncau lacom. In zilele următoare localnicii au continuat să așeze cantități enorme de mîncare în fața marinarilor și vizitatorii, care nu bănuiau nimic, au devenit grași și rotofei. Dar Sindbad a continuat să refuze alimentele locale, pentru că observase că acestea conțineau un fel de droguri. Într-o zi,

* Măsură de lungime persană, egală cu 5,25 km.

pe cînd cutreiera satul, a dat peste șeful tribului și oamenii lui care tocmai se ospătau cu carne de om și atunci și-a dat seama că acești băștinași îi îngrășau pe tovarășii lui pentru o ceremonie de canibali. Prea tîrziu pentru a-i mai putea salva din starea de drogare în care se aflau, Sindbad a fugit din sat și în timp ce fugea a trecut pe lîngă un cîmp unde aceștia, în patru labe, pășteau iarbă ca niște vite grase păziți de văcari.

Se poate face o legătură între canibalii lui Sindbad și triburile din Sumatra care mîncau oameni deoarece despre canibalii lui Sindbad se spunea că întrebuințau droguri în mîncarea pe care o dădeau victimelor. În partea de nord a Sumatrei se folosește planta narcotică hașiș pentru a asezona mîncarea, de unde s-ar fi putut naște ideea victimelor amețite ale canibalilor, idee care a pătruns în folclorul arab, unde s-a amestecat cu relatări despre triburile mîncătoare de oameni din Sumatra, fie populația batak din partea de nord a insulei sau poate triburile războinice crude din insulele aflate de-a lungul coastei de vest. Aceste insule se găsesc chiar pe calea navelor arabe care se îndreptau spre portul Fansur, cunoscut mai tîrziu sub denumirea de Baroes. Aici, arabii cumpărau camfor de cea mai bună calitate, care constituia faima regiunii. Chinezii plăteau prețuri imense pentru camforul din Fansur cînd arabii îl aduceau la Canton și pentru a transporta această încărcătură prețioasă merita riscul de a cădea în mîinile canibalilor.

Insula Nias era una din cele mai temute ; existența acesteia a fost menționată pentru prima oară în secolul al IX-lea de către un scriitor arab. Negustorul Sulayman scria în 851 că atunci cînd unul dintre insulari dorea să se căsătorească „...el nu poate să-și găsească o soție dacă nu-i aduce în mîini craniul unuia dintre dușmanii lor. Dacă a ucis doi dintre inamici, poate să se căsătorească

cu două femei, dacă a reuşit să ucidă cincizeci, poate să-şi ia cincizeci de soţii după numărul craniilor. Originea acestui obicei trebuie căutată în faptul că locuitorii insulei sînt înconjuraţi de duşmani. Cel care dovedeşte a avea curajul cel mai mare se bucură de stima cea mai înaltă."

Şi azi încă, Nias păstrează urme puternice ale unei extraordinare tradiţii de luptători, care a lăsat o impresie atît de adîncă asupra primilor marinari arabi. Originea locuitorilor insulei Nias este învăluită în mister, dar se pare că ar putea avea legături cu triburile de pe dealurile din Burma şi cu populaţia naga din India de Nord-Est. Nu se ştie cum au ajuns să se stabilească în îndepărtata insulă Nias acoperită de junglă, pentru că oamenii de azi din Nias nu sînt marinari şi arareori folosesc bărci, ci sînt fermieri şi grădinari. Satele lor sînt totuşi construite ca pentru război. Fiecare este situat pe vîrful unui deal sau pe înălţimi uşor de apărat. Adesea vîrful unui deal a fost cu multă trudă nivelat, în aşa fel încît să se obţină o suprafaţă plată pe care să se construiască.

Trăsătura principală a fiecărui sat este strada centrală lată, un drum larg pavat cu pietre mari, plate. Casele localnicilor se ridică de o parte şi alta a lui, locuinţe speciale construite pe trunchiuri masive de copaci bătuţi în pămînt ca nişte piloni. Fiecare are o verandă din lemn asemănătoare ca formă cu pupa unui galion spaniol. Se spune că au fost construite cu sclavi şi desigur că au fost necesare eforturi imense pentru a se realiza geometria complicată a grinzilor şi a trunchiurilor de copaci care se încrucişează în interior, sprijinind acoperişurile înalte, ascuţite, ale caselor şefilor care se ridică la o înălţime de 14 metri de la pămînt. Nu există coşuri în exterior, aşa că grinzile interioare s-au înnegrit în decursul timpului, iar cînd se aprind focurile pentru pregătit mîncarea, vîrfurile

impresionante ale acoperișurilor par că respiră un strat subțire de fum cenușiu. În afara caselor se găsesc blocuri mari de piatră de o culoare mohorîtă. Acestea servesc drept scaune, bănci, mese și estrade pentru vorbitori în timpul unor adunări ale locuitorilor satului. Multe dintre pietre au pe ele cioplite diferite modele geometrice, în timp ce altele sînt încrustate cu forme de animale mitologice, despre care se spune că ar fi spiritele protectoare care veghează asupra satului.

Casele de pe fiecare parte a străzii sînt legate între ele, așa încît în cazul unui atac al dușmanului apărătorii se pot mișca printre clădiri fără a fi expuși suliților și săgeților. Alte case ale satului sînt sus în vîrful dealului, imposibil să fie capturate, dar această bună poziție defensivă le face incomode pentru locuitori. Femeile trebuie să coboare sute de trepte pentru a ajunge la fîntînile de la marginea dealului și să urce înapoi încărcate cu tuburi de bambus pline cu apă. Aceeași călătorie laborioasă este întreprinsă dimineața și seara de bărbații care se duc la lucru la cîmp sau la grădini, în ținutul de jos. Bărbații poartă imense săbii cu care altădată curățau pădurile și se apărau, iar dacă cineva întîlnește un grup de localnici porniți la o vînătoare de mistreți, aceștia oferă o priveliște feroce, înarmați cum sînt cu sulițe lungi de mai mulți metri, speciale pentru vînatul mistreților, fiecare armă avînd un capăt din metal ascuțit ca un brici, și numai privindu-l îți dai seama cît de eficient poate fi. Bărbații se luptă plini de curaj cu mistreții, iar la gît le atîrnă coliere din colți de mistreț ca mărturie a vitejiei lor. Ei mai au și acum un dans războinic, care trebuie să fi fost născocit pentru a speria pe atacatori. Dansatorii poartă măști și costume ciudate căptușite cu fibre de nucă de cocos și împodobite cu colți de mistreț și se mișcă

şi execută bătăi complicate din picioare, făcînd grimase, lovind cu sulițele în scuturile de război. Atacul și contraatacul și doborîrea cît mai multor capete erau semne ale bărbăției. Pe ulița principală a fiecărui sat din Nias se află terenul de pregătire a tinerilor războinici. Un zid din piatră înalt de aproape 4 metri reprezintă perimetrul defensiv al unui sat inamic. Unul cîte unul tinerii o iau la goană pe uliță, pornind de la o piatră plasată astfel pentru a le da o traiectorie maximă și aruncă în modul cel mai spectaculos peste zid, pentru a ateriza pe picioare cu pumnalele gata de luptă.

Sumatra mai oferă o explicație bună și pentru o altă aventură a lui Sindbad, „Pățania cu Bătrînul om al mării". Așa cum se povestește în *O mie și una de nopți*, Sindbad a ajuns într-o țară unde exista o pădure frumoasă bogată în arbori fructiferi și flori. Acolo a dat peste un bătrîn care stătea pe malul unui pîrîiaș. Bătrînul nu vorbea, dar prin semne el a arătat că vroia să fie trecut de cealaltă parte a pîrîului. Pentru a-i veni în ajutor, Sindbad a suit bătrînul pe umerii lui și a pornit prin apă spre malul opus. Dar cînd s-a lăsat în jos pentru ca bătrînul să coboare, acesta a refuzat și dintr-o dată și-a strîns picioarele în jurul gîtului lui Sindbad, pînă cînd Sindbad aproape a leșinat. Uitîndu-se la picioarele călărețului său, Sindbad a fost îngrozit, văzînd că erau picioarele unei fiare, acoperite cu o piele aspră neagră. Această făptură ciudată a început să-l bată pe Sindbad în cap și pe spate, ca și cum ar fi fost un animal de povară și l-a forțat să umble prin pădure, purtîndu-și călărețul care se întindea să culeagă și să mănînce fructe sălbatice. Cînd Sindbad încerca să se odihnească sau să scape de chinuitorul lui, acesta îl lovea și-l aducea la ascultare. În cele din urmă, după zile întregi de suferință,

Sindbad a pus cîteva fructe sălbatice într-o tărtăcuță, le-a lăsat să fermenteze și a băut vinul obținut pentru a afla ușurare din starea neplăcută în care se afla. Văzîndu-l că-i place licoarea, călărețul i-a smuls-o din mînă și a băut-o el. Cu șiretenie, Sindbad i-a dat făpturii alcool din ce în ce mai mult, pînă cînd s-a îmbătat și apoi s-a învîrtit și s-a legănat, slăbind strîngerea picioarelor din jurul gîtului său. Atunci Sindbad a căutat să profite și a aruncat jos bătrînul cherchelit. Și cum zăcea acolo neputincios, a luat un pietroi și i-a zdrobit creierii Bătrînului om al mării.

Această făptură ar fi putut fi imaginea pe care arabii o aveau despre urangutanul din Sumatra, ale cărui aspect și obiceiuri se potrivesc cu cele ale Bătrînului om al mării — înfățișarea unui bătrîn zbîrcit, pielea neagră și aspră de pe picioare, fructele adunate din copacii din pădure. Marinarii arabi povesteau despre tot felul de animale fenomenale din Sumatra, papagali cu multe culori care vorbeau ca și oamenii, rinoceri și poate tapiri. Urangutanul părea să fi fost o specie de oameni care nu grăiesc, nu mai exotici decît multe din triburile sălbatice. Și într-adevăr, băștinașii din Sumatra ar fi acceptat această concepție eronată. În satele din Sumatra urangutanul este și acum considreat ca un soi de om periculos, care trebuie evitat cu orice preț, cu totul diferit de timida maimuță cunoscută de știința modernă.

XI

STRÎMTOAREA MALACCA

Sohar a ridicat ancora din Sabang cu secțiunea centrală a vergii principale nouă-nouță. Echipajul a cutreierat pădurile din jur în căutarea copacului potrivit, l-a doborît, l-a tras la marginea golfului și i-a dat drumul pe apă, pînă la plajă. Acolo i s-a curățat scoarța și a fost apoi cioplit pentru a i se da forma necesară. Acum verga era ca și nouă cînd am pornit în strîmtoarea Malacca, pe care arabii o numeau Marea Selahit. Era a cincea din cele șapte mări de pe calea din Marea Arabiei spre China, iar cînd ajungeau aici, arabii treceau pe lîngă regatul marelui Miharaj, pe partea dreaptă și portul Kala, poate Kedah-ul modern, care se afla pe stînga. Ei făceau comerț la Kala cu lemn prețios, cositor și fier, mai înainte de a transporta încărcăturile lor spre Marea Chinei. Fiind acum pe aceeași rută, am hotărît că era mai înțelept să-l ținem pe *Sohar* lîngă coasta Sumatrei. În strîmtoarea Malacca este bine știut că vînturile sînt schimbătoare ; ele pot sufla din toate direcțiile busolei, dar în lunile de vară predomină cele din sud și astfel *Sohar* ar fi avut un vînt potrivnic. Ascultător față de vînt, curentul este și el nefavorabil, fiind îndreptat către nord prin strîmtoare. Cea mai bună cale de a trece cu succes prin strîmtoare mi s-a părut că ar fi folosirea unei combinații a mareei, pămîntului și brizelor pentru a guverna nava către sud.

Astfel, *Sohar* a pornit într-o călătorie fascinantă, cu totul diferită de traversada lungă pe apa albastră pe care am făcut-o de la Sri Lanka pînă la Sumatra prin oceanul adînc. Acum navigam în apropierea coastei, aproape o întreagă parte din coasta luxuriantă a insulei tropicale. Am făcut un progres modest, constant, de 30 sau 50 de mile pe zi, în funcţie de condiţii. Adesea rămîneam în pană fără vînt sau dădeam peste un vînt şi curent potrivnice. Atunci lăsam ancora de halaj la o adîncime de peste o sută de metri şi staţionam la ancoră pînă cînd mareea se schimba şi vîntul sufla în favoarea noastră. Am părăsit Sabang-ul la 7 mai, după o întîrziere de ultimă clipă, cînd a trebuit să astupăm cîteva spărturi din chila lui *Sohar*. Vasul navigase patru luni fără ca nimeni să se ocupe de partea de sub apă şi, în mod inevitabil, lunga cursă peste Oceanul Indian, cu flexiunea permanentă a scîndurilor în apă, a făcut să se producă mici crăpături între scînduri. Nu era deloc îngrijorător, dar era sîcîitor să trebuiască să tot pompezi apă din santină la trei sau patru ore. Problema principală părea să fie o crăpătură între chilă şi prima scîndură, fila de garbord. Aşa că sulul de rezervă de la patul meu a fost desfăcut şi umplutura de vată din interior a fost amestecată cu seu de oaie pentru a face un ghemotoc pe care scafandrii l-au introdus în crăpături pentru a împiedica scurgerea. Afluxul de apă s-a oprit foarte repede, iar singura mea îngrijorare era că prietenii clandestini ai lui *Sohar*, crabii flămînzi, vor prinde gust pentru seul de oaie şi se vor hrăni în mod regulat din ghemotoc.

La 14 mai parcursesem calea noastră de-a lungul coastei de nord a Sumatrei şi intrasem în strîmtoare, menţinîndu-ne în continuare aproape de mal. Lanţul impresionant de dealuri care fusese paralel cu noi lăsase acum locul unei zone de cîmpie joasă mlăştinoasă şi

noaptea puteam vedea flăcările focurilor de pe terenurile cu petrol din Sumatra. Mici bărci pescărești cu motoare la bord porniseră repede din satele de pe coastă și își aruncau năvoadele în calea noastră. Pescarii azvîrleau în apă mănunchiuri de frunze de palmier cu o greutate în ele, așteptau ca peștii curioși să se adune în jur și apoi îi încercuiau cu o plasă ușoară pentru a-i strînge. Adesea aceste mici bărci veneau să privească curios la spectacolul ciudat oferit de o navă cu pînze arabă tăindu-și drum încet prin aceste ape. Le-am făcut semn pescarilor să se apropie și în schimbul unei mici sume am cumpărat vreo 30—40 de pești pentru cina noastră.

Apa în strîmtoare era ca o supă caldă, groasă și bogată, colorată cu nămol adus de rîurile care curgeau prin interiorul Sumatrei. Bușteni, palmieri dezrădăcinați și tot felul de rămășițe plutitoare erau purtate de curent. Vedeam frecvent grupuri de delfini care vînau. O balenă cenușie cu cocoașă a apărut într-o zi la suprafață, în dreapta noastră, pentru a privi mai de aproape nava silențioasă, mai înainte de a se cufunda din nou într-un vîrtej mare de apă opacă. O ciudată aripioară asemenea unei securi, foarte subțire și curbată, pe care nimeni nu a putut să o identifice, a tăiat apa în zigzag în jurul vasului timp de vreo două ore. Andrew a înregistrat mai multe apariții de șerpi de mare, iar Dick continua încă să socotească zilnic numărul de crustacee care se agățau de saula de siguranță. El ne-a anunțat că între 100 și 150 de noi larve se prindeau zilnic de funie, ceea ce, comparat cu cele zece sau douăzeci de larve din Oceanul Indian, era un exemplu foarte bun de ce apele bogate, calde din strîmtoarea Malacca sînt considerate a fi terenul de cultură original a multor specimene marine găsite în Oceanele Pacific și Indian.

Într-o după-masă, fotograful nostru, Richard, apăru pe punte cu un zmeu, pe care-şi propunea să-l folosească ca să-şi ridice aparatul deasupra navei pentru a lua fotografii aeriene lui *Sohar*. În timp ce el începu să-şi pregătească zmeul, întregul echipaj s-a aranjat, liniştit în vîrful picioarelor, pe partea opusă a copastiei, ca într-o galerie a spectatorilor, aşteptînd să înceapă distracţia. Fără a-şi da seama de publicul care-l urmărea, Richard a terminat de pregătit zmeul şi s-a cocoţat în spălătorul de la tribord pe care şi-l alesese ca suport de lansare. Vela de pe arborele artimon a dat prompt un semn de avertizare, tremurînd şi i-a zburat pălăria de paie pentru soare. Richard a dat din mîini cu disperare să-şi prindă pălăria, dar dusă a fost. Observatorii au lăsat să se audă un rîs înfundat satisfăcut.

După aceea, Richard a legat de zmeu un ghem imens de sfoară care trebuie să fi conţinut vreo jumătate de milă de fir subţire, rezistent, de nylon. El a legat sfoara de zmeu printr-un nod încîlcit care a adus zîmbete pe chipurile spectatorilor tăcuţi. Apoi s-a ridicat în picioare, a învîrtit zmeul peste balustrada navei, a tras de sfoară cu o smucitură şi zmeul a început să zboare frumos. Dar Richard calculase greşit tăria vîntului, care era mult mai puternic decît îşi imaginase el. Zmeul începuse să se înalţe cu viteză, trăgîndu-i foarte repede sfoara printre degete, ceea ce făcea să-i ardă pielea. A lăsat să se audă un strigăt de durere şi a început un dans sălbatic, un fel de rumbă, în spălător, schimbînd sfoara cînd într-o mînă, cînd în cealaltă, încercînd să o oprească să nu-i scape printre degete, dar fără succes. Pînza de la şale îi alunecase şi aproape îi căzuse complet. Spectatorii se tăvăleau de rîs. Ghemul imens a căzut pe o parte, luînd-o razna pe puntea de la pupa, sărind şi sfoara desfăşurîn-

du-se nebunește. Dansul lui Richard continua, de parcă era un titirez. În cele din urmă sfoara s-a desfășurat și spre satisfacția tuturor, Richard a descoperit că uitase să lege capătul sforii de ghem. Capătul liber i-a alunecat cu o mișcare rapidă printre degete, iar zmeul galben, un punct doar acum, plutea ușor pe cer deasupra lui *Sohar* spre Sumatra, în timp ce Richard privea în sus consternat.

Dar nu s-a dat bătut, căci avea un al doilea zmeu. S-a dus jos pentru a-l lua și de data asta a reapărut cu o pereche de mănuși din piele pentru a-și proteja mîinile. Acum, cu aceste mănuși, era ca Iepurele Alb din cartea *Alice în Țara Minunilor*. A dat din nou drumul zmeului și iată că a reușit. Zmeul a zburat în sus, stabil și sigur, mișcîndu-se deasupra navei. Cu un chip plin de o profundă satisfacție, Richard s-a dus să-și prindă aparatul de coarda zmeului. Pregătirea aparatului era o operație complicată. Mai întîi l-a învelit într-o pungă din plastic ; apoi a pus punga într-un fel de ramă din lemn de balsa, și în cele din urmă a legat rama de un balon pentru a servi ca vestă de salvare, dacă întreaga născocire ar fi căzut în apă. Pentru a pune la punct toate aceste dichisuri i-a trebuit o jumătate de oră, iar cînd camera a fost gata pentru a fi trimisă sus, venise timpul să facem voltă.

— Richard, cred că e mai bine să aduci zmeul jos, am spus eu. Va trebui să facem voltă, iar verga arborelui artimon va încurca sforile zmeului. Poți să ridici zmeul mai tîrziu.

Richard s-a dus să se ocupe de zmeu, iar eu nici nu m-am mai gîndit la asta.

Am început să facem voltă. Pe la jumătatea manevrelor noastre, îndreptîndu-mi privirea în sus spre locul unde zbura zmeul, am văzut spre uimirea mea că în loc să-l tragă înapoi, Richard îl adusese aproape de navă și-l

lăsase să zboare la vreo 6 m în bordul de sub vînt al navei, unde acum era clar că avea să se încurce cu vela. În acelaşi moment şi-a dat şi Richard seama de greşeala lui. Cu un strigăt înăbuşit, a fugit la sfoara zmeului şi a încercat să o desfacă de parapet mai înainte ca vela să se mişte. Evident, acum legase sfoara cu un nod care refuza cu îndărătnicie să se desfacă. Şi-a scos mănuşile şi le-a aruncat pe punte. Nodul rămînea mai departe strîns. Acum vela începuse să facă o mişcare giratorie peste navă. Pentru a-şi uşura munca, Richard a hotărît să taie ghemul de sfoară. A scotocit după cuţitaş, care de fapt îi atîrna la brîu şi a tăiat la întîmplare sfoara zmeului. A reuşit să o taie, dar nu între mosor şi nodul de la parapet, ci între nod şi zmeu. Sfoara eliberată a alunecat mai departe pe punte, în timp ce al doilea zmeu scăpa în libertate.

Sohar naviga acum pe direcţia vîntului, aşa că sfoara a fost tîrîtă pe toată lungimea punţii, ceva mai repede decît se putea mişca Richard. El s-a poticnit pe punte în urma sforii, făcînd mişcări inutile. Sfoara se învîrtea, alunecînd mai departe ca şi cum i-ar fi făcut în ciudă lui Richard care nu putea să o prindă. Richard a ajuns la prova, mergînd cu paşi iuţi şi mărunţi şi s-a repezit să pună mîna pe ea, dar i-a scăpat, iar capătul s-a dus peste bord. Atunci, spre surprinderea tuturor, Richard s-a căţărat pe parapet, a aruncat o privire disperată în jur şi cu picioarele şi mîinile în aer a sărit peste bord după zmeu, căzînd în apă pe burtă.

— Richard, vino înapoi !, am strigat. Aruncaţi-i o parîmă. Aduceţi-l înapoi la bord repede.

Nava aluneca prin apă. Trecuse chiar de Richard, care făcea în mod stîngaci mişcări violente, aflîndu-se la nivelul părţii centrale a navei. I s-a aruncat capătul unei parîme. S-a străduit să o prindă şi a fost tras la bord cu

apa șiroind pe el. Stătea acolo foarte amărît, uitîndu-se cu atenție în jos după zmeul pierdut.

— Uite-l colo, a strigat cineva, arătînd spre un corp de forma unui romb galben, plin de apă, plutind în calea lui *Sohar*.

— Andrew, tu ești înotătorul nostru cel mai bun, du-te jos după el. Dar leagă-l cu o parîmă, nu încerca să înoți înapoi cu zmeul. Nu vei fi în stare.

Andrew a plonjat peste bord și o parîmă ușoară a fost trasă după el. Cîteva momente mai tîrziu pusesem din nou stăpînire pe jucăria lui Richard. Și-a primit-o bucuros, dar în ziua următoare, spre ușurarea noastră, zmeul a fost complet distrus, cînd a căzut în apă, în timp ce *Sohar* se deplasa cu 7 noduri, și s-a rupt în bucățele.

Cum navigam pe lîngă coasta Sumatrei pentru a prinde orice adiere de vînt, am trăit momente emoționante. La mare distanță, în dreapta noastră, distingeam norii adunîndu-se deasupra munților îndepărtați ai platoului. Atmosfera purta în ea o căldură tropicală, apăsătoare, cu un suflu ușor de amenințare. Diminețile, de cele mai multe ori, eram în pană fără vînt, iar mareea ne lovea mișcîndu-ne în loc, pe cînd nava staționa la ancoră. După prînz, pe măsură ce orele treceau, masa de aer instabil de deasupra Sumatrei se înfierbînta și nori uriași începeau să se ridice. Spre asfințit orizontul era pătat de nori pîntecoși, amenințători. Averse puternice tropicale băteau vijelios coastele munților, iar tunetele bubuiau peste mlaștini, devenind mai puternice și mai frecvente pe la sfîrșitul după-mesei. Străfulgerări de lumini începuseră să joace peste munți, licărind uneori cîteva secunde în spatele lor, așa încît crestele apăreau bine conturate, oferind privirilor siluete aspre. Apoi, chiar înainte de apus, vîntul și ploaia ne-au ajuns. Am ridicat

ancora, întreg echipajul o trăgea cîntînd şi bătînd din picioare de-a lungul punţii pline de apă, cu hainele ude lipite de trup. Pe punte toţi se agitau, se întindeau şi se ajustau velele, apoi nava a început să despice apa.

Vijelia întunecată a nopţii a trecut şi totul s-a cufundat într-o beznă desăvîrşită, în timp ce ploaia tropicală se revărsa şuierînd. *Sohar* s-a avîntat înainte, iar omul de veghe s-a încovoiat sub o prelată la prova, scrutînd cu privirea întunericul, încercînd să zărească contururile vreunei bărci pescăreşti sau linia brizanţilor costieri care marcau creasta bancului de mîl. În inima acestei furtuni, noi aveam să navigăm în cel mai incredibil peisaj, în timp ce fulgerele păreau că fac salturi şi se răsfrîng în interiorul norilor. Linii zimţate loveau jos în mare lîngă noi şi cel mai impresionant era cînd uneori răbufnea deasupra capetelor noastre ca un tir de artilerie. Uneori descărcările electrice erau atît de aproape încît produceau un zgomot ca şi cum cineva ar fi pocnit dintr-un bici uriaş, fulgerele ţîşneau asemenea unor şrapnele, iar fragmente de electricitate statică zburau cu o viteză extraordinară vîjîind deasupra navei, aşa încît aveai impresia că o rachetă fusese lansată peste punte.

Activitatea marinarului de veghe era vitală. *Sohar* se angajase pe drumul său, alergînd de-a lungul coastei împinsă pe dedesubt de maree şi în vele de vîntul nopţii. Coasta joasă, mlăştinoasă se înclina uşurel spre mare şi aluviunile rîului erau depozitate într-un adevărat labirint format din bancuri de nisip şi de mîl pe care mareea le absorbea şi le umfla în curenţi şi vîrtejuri. Unele dintre bancurile de mîl nu erau reprezentate pe hartă pentru că îşi schimbau poziţia rapid. Aveam foarte puţin timp pentru a putea manevra în jurul vreunui obstacol care ar fi apărut în cale şi fiecare secundă de avertizare era vitală.

Existau bancuri, bărci și năvoade pescărești puse în curentul mareei. Cele mai periculoase erau casele pescărești pe care sumatrienii le ridică pe bancurile de mîl, la depărtare de coastă. Acestea sînt construcții solide înălțate pe piloni groși, cu mult deasupra suprafeței mării și cu o trapă prin care sînt lăsate la apă năvoadele mari sau unde pescarii pot pune un șir de undițe. Pentru a proteja pe locuitori de clima tropicală, pe vîrful platformei se construiește de obicei un adăpost, ce poate fi de mărimea unei case mici. Din fericire, pescarii aprindeau lumini strălucitoare pentru a atrage peștele și acestea ne preveneau despre prezența lor. Dar nu era întotdeauna posibil să deosebești între luminile unor bărci pescărești și luminile care marcau un banc de mîl avînd pe el case pescărești.

Vigilența omului de veghe și reacțiile rapide ale serviciului de punte erau foarte importante. *Sohar* ar fi putut ajunge în mare viteză chiar pe linia de lumini. Cînd se întîmpla așa, șeful serviciului de cart mă chema și împreună trebuia să ne uităm cu atenție la luminile care se apropiau repede. Cum să procedăm, să trecem printre ele sau să le ocolim ? Ce viteză avea mareea ? Care era adîncimea apei ? Dar deriva navei ? Un întreg șuvoi de întrebări se întretăiau în mintea mea și apoi odată cu hotărîrea a apărut și nevoia acționării cu iuțeală a mînuitorilor velelor. „Voltă !" Se auzea zgomotul picioarelor care alergau pe punte, rapida molare a velelor, strigătul de *„Lessim ! Lessim !* Slăbiți ! Slăbiți !", virarea vergii velei mari. Saleh sau Abdullah dădeau fuga în jurul copastiei să aducă vela mare în poziția ei nouă. Urma apoi scîrțîitul produs de scripetele vergii velei mari, cînd se schimba poziția velei și strigăte de *„Yah Allah !"*, cînd vela era bine întinsă.

Un strigăt final de „*Mawal !* Voltă !" și *Sohar* se legăna pe noul ei drum.

Felul în care am acționat acum a fost într-un contrast remarcabil față de modul cum bîjbîiam după plecarea noastră din Mascat cu un echipaj neștiutor. Acum puteam să facem voltă în zece minute într-un vînt puternic și înbeznă. Dar așa stînd lucrurile, adesea îmi tremura inima. Cea mai mică neatenție și *Sohar* s-ar fi putut face praf intrînd într-o casă pescărească. Era suficient ca o parîmă să se înțepenească sau o velă să se prindă în jurul catargului și nava nu ar mai fi putut fi dirijată. Aceasta nu s-a întîmplat niciodată, dar am ajuns în mod îngrijorător de aproape de o casă pescărească. Adesea m-am întrebat ce-or fi crezut pescarii aceia din Sumatra cînd au văzut silueta fantomatică a lui *Sohar* învîrtindu-se pe lîngă ei. Din beznă s-a profilat pe cerul nopții o stranie formă a unei nave arabe *boom* cu imense vele triunghiulare, asemenea aripilor unui liliac, o navă silențioasă, cu excepția doar a scîrțiitului parîmelor și a zgomotului produs de înaintarea prin apă. Văzînd bompresul îndreptat ca o lance direct spre ei, pescarii trebuie să fi crezut că această ciudată apariție era gata pentru o ciocnire groaznică, pînă cînd, cu o scîrțîire a scripeților, pînzele au început să se ridice și să facă o mișcare giratorie. Forma ambarcației a căpătat alte contururi cînd și-a schimbat drumul pentru a evita coliziunea, abătîndu-se de la direcțit normală. Și, după cum apăruse de neașteptat, tot așa a și dispărut în întunericul nopții. Era puțin probabil ca cei în viață să-și fi amintit de vreun vas arab prin acele ape, așa că desigur a inspirat un sentiment de frică pescarilor din Sumatra.

Partea cea mai înșelătoare din strîmtoarea Malacca era canalul South Sands (Nisipurile de Sud), punctul de

gîtuire a întregii strîmtori, unde apele de mică adîncime, atît dinspre Malaysia, cît şi dinspre Sumatra formează între ele un canal îngust. Prin acesta trebuie să treacă toate vasele în susul sau în josul canalului şi aici *Sohar* a fost obligată să renunţe la coasta Sumatrei şi să se îndrepte spre coasta malaieză, căci altfel, dacă rămînea în partea Sumatrei, risca să fie prinsă în ape de mică adîncine şi bancuri de mîl. Era o manevră pe care primii marinari arabi o priveau cu tot respectul, iar Ahmed Ibn Majid, maestrul navigator din Sur, atrăsese atenţia asupra pericolelor din trecerea îngustă din South Sands încă din secolul al XV-lea. Şi tocmai South Sands a fost singurul loc din întreaga călătorie spre China unde *Sohar* era să eşueze.

S-a întîmplat noaptea. Tocmai încercam să o luăm pieptiş prin gîtuitura strîmtorii, fiind foarte atenţi pentru a evita navele mari, cînd vîntul instabil a prins a sufla.

— Căpitane ! Căpitane ! Drum sud-vest ! a strigat Khames. Poliţie, care era şeful cartului şi ţinea cîrma atunci.

M-am gîndit că drumul era greşit. Avea să ne ducă peste nisipuri.

— Măsoară adîncimea !

Sonda de mînă a coborît. Nu a mers decît puţin, apoi cîrmaciul a scos un strigăt puternic :

— Patru stînjeni.

Vai de noi ! Eram exact la capătul nisipurilor. Bancul cobora foarte abrupt de la marginea canalului. Dacă *Sohar* era prinsă acolo de o furtună, eram făcuţi bucăţele. Totul se petrecuse atît de repede, încît nu avusesem timp nici măcar să facem volţă. Vîntul îşi schimba direcţia.

— Lăsaţi amîndouă ancorele, am strigat.

Clipele păreau că abia se scurg. Cineva a alergat în față să desfacă legăturile ancorei. Nava și-a tăiat drum înainte în mod implacabil. Cîrma nu avea nici un efect. Vîntul bătea acum drept din pupa, împingînd pe *Sohar* chiar în marginea nisipului. Bîldîbîc ! Părea că nu au trecut decît două secunde pînă cînd ancora a ajuns la fund și viteza lanțului a slăbit. Cablul ancorei a format un unghi ascuțit, rămînînd înapoi, sub coca lui *Sohar,* în timp ca nava a fost împinsă de vînt înainte.

— Dați drumul ancorei principale.

Băieții se luptau să o desfacă. S-a auzit din nou un pleoscăit, și cea mai bună ancoră a noastră de prova, de vreo 170 kg, s-a dus în apă. Iar un zgomot de lanțuri care a durat un moment.

— Slăbește amîndouă lanțurile împreună, ușurel, Dick. Măsoară adîncimea cu sonda.

— Patru stînjeni... Patru stînjeni... Trei și jumătate.

— Leagă amîndouă lanțurile.

Acum eram exact la marginea bancului de nisip.

— Dick, lasă sonda la fund. O să vedem cum se mișcă mareea.

Toată lumea se adunase pe punte și aștepta cu îngrijorare. Vîntul, într-adevăr, se întețea. Zgomotul mării din jurul nostru se schimbase : în locul vuietului adînc al valurilor înalte, auzeam acum un șuierat ascuțit și unduiri ușoare treceau peste mica adîncime. Dacă vîntul se va intensifica vom fi între brizanți. După douăzeci de minute am controlat saula de sondă. Am tras aproape vreo jumătate de stînjen de parîmă pînă cînd am dat de greutatea plumbului și l-am putut izbi de fund. Asta mi-a spus că *Sohar* pierduse vreo 90 cm de apă sub chilă. Sau mareea se retrăgea, sau ancorele derapau și *Sohar* era mînat de vînt pe nisipuri. Evident, nava se afla într-un unghi foarte

nefavorabil. Prova era sub vînt, iar ancorele erau purtate de curent în spatele pupei. Totul era greșit. Situația impunea luarea de măsuri urgente. În general nu se face manipularea manuală a ancorelor în bărci mici noaptea. Există riscul de răsturnare, ca cineva să fie tras în jos, dacă cumva mîna sau piciorul i-ar fi prinse de lanțul care se desfășoară repede din barcă și este greu să dai ajutor în întuneric. Dar mi-am dat seama că nu aveam de ales. Trebuia să o scoatem pe *Sohar* din nisipuri cît mai repede posibil, chiar cu orice preț dacă era necesar.

— Peter, vreau să te duci cu barca de cauciuc și cu echipajul cel mai bun și să sondezi în jurul navei.

Peter Dobbs, Tim Readman și Peter Hunnam au dispărut cu barca de cauciuc în întuneric. În timp ce ei sondau cu sonda de mînă de rezervă, cu o lanternă aprinsă îndreptată spre navă, Nick Hollis lua relevment la compas de la bordul navei. Direct spre pupa, de-a lungul căii pe unde pătrunsesem în nisipuri, era singurul lor sigur unde au găsit apă adîncă. Trebuia să staționăm la ancoră în acea direcție. Ei s-au întors și am început sarcina anevoioasă și periculoasă de a pregăti ancora de halaj. Am filat un lanț, l-am virat pe celălalt la bord și am redobîndit ancora mare cu patru brațe. Aceasta a fost coborîtă cu grijă în barca de cauciuc și plasată pe o planșă așezată de-a curmezișul micii bărci. Barca de cauciuc s-a avîntat din nou în beznă, de data aceasta urmînd directivele date de pe navă. A ajuns la capătul lanțului de ancoră filat la apă. Peter cel voinic a apucat marginea planșei și a întors-o în așa fel încît ancora a căzut în apă. Acum întregul echipaj se afla aliniat de-a lungul punții lui *Sohar*. Numai Jumah era absent, el observa poziția celui de-al doilea lanț de ancoră. „*Minataw, minataw* — cine ești, cine ești ?", a început echipajul cîntecul pe care-l intonau cînd aveau

de virat vreo parîmă. S-au apucat să ridice înapoi lanțul ancorei de halaj. La început l-au mînuit ușor, dar mai apoi s-a prins ancora, solicitarea creștea, iar echipajul, gîfîind, trăgea cu toată forța pentru a scoate din încurcătură nava care opunea rezistență. Jumah dădea drumul lanțului puțin cîte puțin. Echipajul a scos pe *Sohar* din pericol treptat, numai cu forța mușchilor. Am mai transportat încă de două ori o ancoră cu barca, am tras-o la bord și în fine *Sohar* a fost dezeșuată. Fundul canalului cădea atît de abrupt, încît, acum, la o distanță numai de 60 m ne găseam ancorați la o adîncime de 20 de stînjeni. *Sohar* se afla în siguranță pentru restul nopții.

În zilele lui Ibn Majid, arabii stabiliseră o rețea de comerț în tot vastul arhipelag al Asiei de Sud-Est : navele din Oman și alte vase arabe transportau mărfuri de-a lungul ambelor părți ale Sumatrei, vizitau Java și ajungeau pînă în Borneo și Celebes. Navele arabe erau într-un permanent du-te-vino, ele foloseau musonul pentru a ajunge în insulele indoneziene, în jurul arhipelagului, ținînd seama de caracteristicile locale ale vremii. Este interesant de observat că Singapore se afla pe lista lui Ibn Majid a porturilor cu care se făcea comerț. Așa că era un port vizitat de navele comerciale arabe, cu mult înainte ca Sir Stamford Raffles să-i fi încurajat dezvoltarea. Pe timpul lui Ibn Majid, Malacca era portul cel mai important din întreaga Asie de Sud-Est și scurta vizită a lui *Sohar* ne-a arătat cît de prețuită trebuie să fi fost așezarea orașului în zilele sale de glorie.

Malacca are o poziție foarte bună în gîtuitura strîmtorii. Apele puțin adînci din partea Sumatrei ne-au forțat să traversăm spre țărmul Malaysiei unde, urmînd linia coastei verzi atrăgătoare, apărea bine conturat orașul Malacca cu dealul său proeminent. O insulă mică oferă în-

totdeauna o zonă de calm, dacă nu te avînți să intri prin gura rîului și nu există nici stînci și nici bancuri pentru a-l descuraja pe noul venit. *Sohar* a navigat în liniște de-a lungul căii adînci de patru stînjeni pînă în port, unde a aruncat ancora. Cele două bărci de cauciuc au fost umflate și au pornit spre țărm. Eram așteptați. Politicoși și ospitalieri, funcționarii de la căpitănia portului ne-au dat autorizația necesară de debarcare. Le-am arătat că nu vom sta decît pentru a realimenta nava.

Nici n-am fi putut tîrgui mai ușor. Bărcile noastre de cauciuc au pornit pe rîul îngust pe lîngă un șir de ambarcații indoneziene care descărcau saci cu mangal sub pod și între casele chinezești, foarte atrăgătoare, cu acoperișurile de țiglă roșie, îngrămădite pe amîndouă malurile, dîndu-i locului aerul unei Veneții tropicale. Hala din Malacca se afla chiar pe malul rîului, unde bărcile pescarilor puteau aduce direct la tarabe peștele abia prins, iar ambarcațiile de canal care veneau dinspre interior puteau să descarce zarzavaturi și fructe. Bărcuțele din cauciuc ale lui *Sohar* s-au alăturat furnicarului de bărci adunate în jurul treptelor halei. Eram primiți cu zîmbete și cu semne prietenești. Proprietarii bărcilor au luat parîmele noastre de legare și le-au prins la chei, iar oamenii de pe *Sohar* au pășit pe uscat ca și cum toată viața lor ar fi tîrguit la Malacca. Exact într-o jumătate de oră, Tim Readman, casierul și contabilul nostru, a reapărut în spatele unei ricșe încărcată ochi cu ananas, ciuperci uscate și legume, iar în vîrf doi pui vii. Directorul băncii locale, foarte amabil, a invitat șase membri ai echipajului la un dejun chinezesc împreună cu familia lui și a fost surprins cînd oamenii de pe *Sohar*, care erau recunoscuți a fi cei mai mîncăcioși dintre membrii echipajului, au zvîntat o masă pregătită pentru douăzeci de persoane. Directorul de

bancă a fost cu atît mai impresionat cînd trei dintre oaspeții săi voraci au mărturisit, după ce au dat gata mîncarea, că erau la al doilea lor prînz din acea zi.

A urmat apoi întoarcerea la bord pentru a ridica ancora și a porni cu *Sohar* prin strîmtoare în după-masa următoare. Toată lumea era foarte bine dispusă, cu excepția celor doi pui care, acolo unde se aflau, pe teugă, păreau tare necăjiți. Anticipau poate soarta lor de a fi amîndoi pregătiți de Ibrahim. Se schimbase în cele din urmă și norocul nostru în privința vremii. După mult timp, în fine, *Sohar* găsise un vînt favorabil, tocmai acolo unde în mod normal ar fi trebuit să avem dificultăți. Vîntul ținea acum cu noi, venea proaspăt de pe uscat împingîndu-ne pe calea noastră. Fiecare semn ne spunea că strîmtoarea se închidea în jurul nostru, că mareea devenea mai puternică și mai rapidă în gîtuitură, iar cele două căi de trafic mai aglomerate. Calculasem cu generozitate că de la Malacca la Singapore ne vor trebui trei zile, dar *Sohar* a străbătut distanța în jumătate de timp. La ora 1 dimineață în a doua noapte am văzut cerul nopții puternic iluminat — erau strălucirile impresionante ale luminilor orașului Singapore. Zorile ne-au găsit cu vela mare desfăcută în unghi drept de-a lungul navei pentru a putea folosi cît mai bine vîntul pe canalul principal de trafic maritim de la Singapore. Singurul obstacol era că navigam în contra circulației.

Am încercat să chem prin radio pilotul de la Singapore pentru a-i anunța venirea noastră, ca să nu fie uimiți căpitanii marilor vase cînd vor vedea o navă arabă cu toate pînzele sus purtată de maree în viteză spre ei. Nu ar fi trebuit să mă îngrijorez. *Sohar* era așteptată și la Singapore. Cel mai mare port din lume, cu cele mai nume-

roase mișcări de vase, auzise de nava cu pînze din sultanatul Omanului. O șalupă a poliției ne-a întîmpinat, urmată de o ambarcație a autorităților portuare. Un chinez din Singapore, foarte pus la punct într-o uniformă albă strălucitoare, a sărit pe scara de urcare la bord, strîngînd în mînă un post emițător-receptor portativ și un plan al portului la scară mare.

— Sînt pilotul dumneavoastră, spuse el dîndu-mi mîna, dar nu știu cum va trebui să pilotez această navă. Este o experiență nouă să fii la bordul unei nave cu pînze. Spuneți-mi exact ceea ce trebuie să fac. Și nu vă îngrijorați pentru faptul că mergeți în sens greșit pe canal. Cred că putem spune că aceste reglementări nu se aplică navei dumneavoastră.

Astfel, cu ordinele pilotului șef transmise prin emițătorul său receptor portativ pentru a ni se deschide calea, *Sohar* a trecut plină de măreție prin marea mulțime de nave adunate la Singapore, pe lîngă șir după șir de nave de comerț ancorate, pe sub provele superpetrolierelor, pe lîngă platforme petroliere și nave frigorifice. Un cargobot sub pavilionul roșu cu stele galbene al Republicii Populare Chineze ne-a salutat cu o serie de sunete de sirenă. O navă mare de containere ne-a făcut loc și am întors, intrînd în locul de staționare. Pilotul avea o surpriză pentru noi.

— Ancorați aici numai ca să pregătiți nava. Guvernul din Singapore a organizat o recepție în cinstea dumneavoastră. Autoritățile portuare vă vor da o dană specială.

Au apărut mai multe ambarcații portuare și ale poliției, inevitabilele echipe de televiziune și un remorcher uriaș care aproape ne-a eclipsat ; toate au escortat-o pe *Sohar* în dana sa. Pe chei se afla o mulțime care aclama. O echipă de dansatori chinezi se învîrtea și bătea din picioare în sunetele unei tobe imense și în zgomotul talge-

relor. În timp ce legam nava la chei, un șir de fete malaieze ne-au întîmpinat cu un cîntec de bun venit tradițional. Părea a fi potrivit să le răspundem. În timp ce balcoanele de acostare ale lui *Sohar* erau presate de zidul cheiului, fiecare membru al echipajului s-a suit pe copastic, unde am răspuns saluturilor cu un vibrant cor intonînd cîntecul de tragere a vergii velei mari. După fețele surîzătoare ale mulțimii se vedea bine că gazdele noastre din Singapore erau încîntate.

XII

MAREA CHINEI DE SUD

Mai rămăseseră doar două din cele șapte mări ale străvechii căi maritime arabe spre China, dar după părerea unanimă erau cele mai rele. Geografii arabi scriau că în aceste ultime două mări întîlnești marile furtuni, vijeliile care depășesc orice putere de descriere. Aici vînturile puternice hărăzeau o navă pieirii, iar valurile o loveau pînă o sfărîmau. O navă prinsă de furtună putea fi salvată dacă își tăia catargul sau își arunca încărcătura peste bord, dar de obicei numai ajutorul lui Allah îi era de folos. În aceste ape îngrozitoare, apăreau din talazuri demoni negri, care umblau pe punțile vaselor. Iar în toiul celor mai teribile furtuni, o lumină stranie putea fi văzută sus pe greement. Dacă lua forma unei păsări strălucitoare era un semn că nava va fi salvată.

— Marea Chinei va fi cea mai rea, nu-i așa ? m-au întrebat cei din Oman. Nu era adevărat că aici puteai să dai peste *tufan*, vîntul năpraznic ?

Bănuiam că acest cuvînt arab este același ca și chinezescul „taifun" și am încercat să-i îmbărbătez. Intreaga teorie pe care se bazase pînă acum programul nostru de navigare a fost să prindem începutul fiecărui sezon de navigație, pe măsură ce înaintam. Am părăsit Mascatul de îndată ce musonul de nord-est a fost în favoarea noastră, am ridicat ancora la Sri Lanka și am suportat îndelungata întîrziere a calmurilor tropicale, pentru a fi la Sumatra cu primele vînturi ale musonului de sud-vest. Am străbătut

strîmtoarea Malacca cu vînturile de uscat și de pe mare pentru a ajunge cît mai curînd posibil în Marea Chinei de Sud. Sosind atît de devreme speram să putem reduce la minimum riscul de a da peste un taifun, dar era imposibil să evităm total acest risc. Taifunurile se pot ivi în orice lună a anului, dar anotimpul principal începe în iulie, iar frecvența lor atinge cel mai înalt grad în septembrie sau octombrie. *Sohar* dovedise că era o navă rezistentă și bine echipată și m-am gîndit că avea toate șansele să reziste taifunului dacă era manevrată cum se cuvine ; dar, oricum, era o experiență pe care preferam să nu o încerc.

Am plecat de la Singapore la 11 iunie cu destinația coasta Chinei, hotărîți să navigăm cît mai repede. Șederea la Singapore a fost foarte plăcută. Am vizitat orașul și ne-am bucurat de calda ospitalitate a guvernului și a unor persoane particulare și la rîndul nostru am invitat oaspeți la bord, care au fost destul de surprinși de condițiile noastre de trai, de umezeala și înghesuiala în care ne duceam existența. Am avut neașteptat de puțin de lucru pentru navă. Tom a încercat din nou să pună în funcțiune aparatele noastre de radio. Gazul din santină distrusese părțile interioare și amîndouă aparatele deveniseră ineficiente. Micul generator a fost menținut în funcțiune numai printr-o îngrijire foarte atentă. Din echipamentul modern doar motoarele exterioare ale bărcilor de cauciuc erau în perfectă stare de funcționare, păstrate astfel prin grija lui Peter Dobbs și Tim Readman.

Dimpotrivă, întreg echipamentul nostru tradițional era în condiții excelente. Am înlocuit unele parîme pe unde a mai fost necesar, am reparat lemnăria și accesoriile uzate. Cîrma era prinsă solid în lanțurile ei, iar băieții din Oman au aplicat un strat strălucitor de ulei cocii. *Sohar* era acum o navă elegantă și pusă la punct pentru mare. Singurele puncte slabe rămăseseră, așa cum bine vedeam, pînzele

şi scîndurile din partea inferioară. După luni în care a fost sau foarte udă sau uscată de soare, mereu strînsă şi întinsă, velatura era tare uzată. Pînza ţesută de mînă ne-a servit foarte bine, dar a fost extraordinar de solicitată. Nava era pe mare de jumătate de an, fără a se acorda vreo atenţie părţilor cocii de sub linia de plutire şi era uşor de înţeles că prin cusături pătrundea apa. De două ori pe zi trebuiam să pompăm din santină apa adunată. Am înotat sub navă şi am înfundat-o cu mai mult bumbac şi seu de oaie, dar pentru ca treaba să fie bine făcută, era necesar să tragem nava pe uscat şi să-i aplicăm cu mîna un nou strat de var cu seu de oaie.

Primele patru zile după plecarea din Singapore au fost splendide. Marea era superbă, de un albastru strălucitor, cu vălurele albe şi peşti zburători care ieşeau la suprafaţă în jurul provei. Adia un vînt cald, constant din cvadrantul de sud. Cerul era zmălţuit cu mici nori de vată, iar *Sohar* parcurgea milă după milă, în modul cel mai satisfăcător. Străbătea 90 pînă la 100 mile pe zi, fără să fi fost măcar o dată necesar să atingem vreo pînză. Vela principală era desfăcută peste toată lungimea navei, unduindu-se tihnit şi împrăştiind o briză răcoroasă în jos spre teugă. Întregul echipaj era relaxat, plin de încredere şi hotărît. Jumah mi-a povestit că aceste condiţii ideale se asemănau cu cele întîlnite în calea din Oman spre Zanzibar de navele care făceau comerţ cu Africa — zi de zi vreme frumoasă cu vînturi favorabile, nimic de făcut, doar să te relaxezi, fără a fi necesar pe tot drumul de la Oman să se facă voltă, pînă cînd se contura coasta africană. Dar a adăugat cu un rînjet pînă la urechi că navigarea spre China este totuşi diferită. Puteai să navighezi de douăzeci de ori spre Zanzibar şi nu ai fi întîlnit niciodată condiţiile emoţionante de aici.

În a patra noapte după ce am părăsit Singapore am fost trezit din somn de vocea lui Peter Hunnam. Era ora 3 dimineața și dormeam pe punte, la locul meu obișnuit lîngă eche.

— Arată o ploaie, spuse el.

— Nici o ploaie, numai vînt, se auzi răspunsul dat de Khamees Marină.

Pe jumătate adormit, m-am sculat, mi-am strîns salteaua și am dus-o jos, unde mi-am pus haina de ploaie și m-am întors înapoi pe punte, așteptîndu-mă la o furtună asemănătoare cu cea din strîmtoarea Malacca. Dar nu am avut dreptate. Pata mare, întunecată de pe cerul nocturn se mișca mai aproape, iar vîntul sufla mai tare. *Sohar* avea vela mică și nu eram prea alarmat, nava suportase nenumărate vijelii pînă atunci. Vîntul continua să crească. Acum velele se cutremurau amenințător și dintr-o dată s-a pornit o rafală violentă, avînd forța unei furtuni puternice. Greementul a lăsat să se audă un vaiet prelung, apoi au urmat pocnituri și scîrțîituri alarmante provenind din structura de lemn a navei. Marea în partea bordului din vînt devenea din ce în ce mai agitată și din beznă au prins a se rostogoli valuri scurte, abrupte, brizante. Pe măsură ce se prăvăleau pe sub coca, *Sohar* a început să aibă ruliu și tangaj puternice. Greutatea vergii principale exercita asupra navei un efect ca de pendul și *Sohar* se ridica și se balansa sub solicitare. Dintr-o dată un val mare, trecînd pe sub navă, a făcut-o să intre în derivă și i-a schimbat înclinația, aducînd-o pe o parte ; unghiul era de așa natură încît bordul de sub vînt a ajuns sub apă, iar marea a năvălit prin orificiile de scurgere. De jos din interiorul navei veneau diferite zgomote, pocnituri și bufnituri, în timp ce cutii și butoiașe care nu fuseseră fixate au început să se rostogolească. Asemenea unor furnici al căror mușuroi fusese dărîmat, întregul echipaj a venit pe punte

agățîndu-se cu greutate, îmbrăcat în mantale de ploaie, prinzîndu-se de copastie sau de parîme. În bordul din vînt mai mulți oameni au fost aruncați din cușetele lor.

Verga principală se încovoia în mod alarmant de fiecare dată cînd nava se banda. Subestimasem forța vîntului, fusesem prinși cu prea multe pînze desfăcute și avea să fie foarte greu să reducem velele în siguranță.

— Strîngeți vela, strîngeți vela ! am urlat.

Oamenii au fugit în față la strîngătorii de velă cu care aveau să înfășoare vela principală pe verga ei. Dar și cu cinci oameni trăgînd de fiecare parte era inutil. Fricțiunea parîmelor, greutatea pînzei ude și forța vîntului făceau imposibilă ridicarea. Sarcina depășea puterea noastră.

— Haideți, haideți ! Trageți ! striga Peter Hunnam.

Oamenii s-au aruncat peste strîngători cu toată furia, ceea ce dovedea că-și dădeau seama că dacă nu se făcea nimic *Sohar* era în pericol de a se răsturna sau de a avea catargul rupt. Traiectoria furtunii era acum exact deasupra noastră. Vuietul vîntului și pocniturile parîmelor creaseră un adevărat infern în jur, un zgomot asurzitor, o furie oarbă dezlănțuită. Siluetele marinarilor în mantalele lor de ploaie erau luminate de scăpărările fulgerelor. Pe neașteptate unul dintre strîngători a început să se miște.

— Trageți, trageți ! Se mișcă ! s-a auzit un strigăt.

Dar nu a fost decît o părere. Cu un zgomot ca de tunet întreaga margine posterioară a velei mari, 50 de metri de pînză dublă cusută, s-a despicat în două. Ruptura s-a produs într-o clipă pe toată vela și un minut mai tîrziu marginea posterioară s-a zdrențuit, devenind o masă de pînză ruptă. Strîngătorii deveniți inutili ridicau pe vergă doar fîșii de pînză. Vela principală era complet distrusă, 150 metri pătrați de pînză făcută praf într-o clipită. Ultimele

zdrențe din material au fost zburate de vînt în bezna nopții, asemenea unor spirite care dispăreau.

Acum nu mai era nimic de făcut decît să încercăm să limităm stricăciunea.

— Jos verga mare ! Lăsați strîngătorii de randă ! Nu mai sînt de nici un folos.

Cineva a desfăcut boțurile fungii velei mari, iar parîmele s-au derulat. Izbindu-se și pocnindu-se de catargul care se balansa, verga a căzut greoaie. Cu șase luni în urmă fapta cutezătoare de a coborî verga velei mari pe furtună ar fi fost de neimaginat. Acum, cu experiența cîștigată, era o întreprindere periculoasă, dar eram în stare să o îndeplinim. Nu aveam nevoie de nici un ordin. Fiecare știa prea bine ce trebuie făcut pentru a putea avea sub control verga imensă. Saleh și Jumah stăteau întinși pe teugă cu mîinile și picioarele desfăcute, lipiți de scîndurile pardoselei, privind în sus și așteptînd să se repeadă la capătul din față al vergii, așa cum stătea gata să se prăvale asupra capetelor lor, să arunce o parîmă în jur și să-l stăpînească. Terry se afla la pupa cu o altă parîmă, pregătit să îndeplinească aceeași operație acolo.

— Slăbiți ! *Lessim. Lessim !*

În primele raze ale răsăritului verga și pînza sa zdrențuită au căzut. Cîțiva oameni au alergat să strîngă ceea ce mai rămăsese din zdrențe și să le ducă la bord, în cazul în care s-ar mai putea folosi ceva din rămășițe. Alții s-au aruncat ca niște acrobați chiar pe vergă și cu degetele ude au început să desfacă legăturile care țineau vela.

Cînd zorile s-au ridicat complet, vela ruptă era desfăcută. Vîntul începuse să se domolească. Cu două vele, *Sohar* tăia mai ușor apa. Am căutat să cuprind cu privirea scena. Vechea velă zăcea udă la bord. Peste ea era trasă vela mare de rezervă pe care o și adusesem pe

punte pentru înlocuire. Dar această operație trebuia să mai aștepte. Împrăștiați de-a lungul velei ca niște cadavre, oamenii din echipaj, lungiți în dezordine, dormeau tun, frînți de oboseală. Nu mai știau nici de ruliul vasului, nici de pînza udă pe care erau întinși, avînd încă pe ei mantalele de ploaie pline de apă, căci nu mai fuseseră în stare să le scoată. Erau complet sleiți de putere. O navigație cu vele spre China este într-adevăr o viață grea.

La prînz am mîncat ca vai de noi, niște fulgi de ovăz fierți mai de mult, reci, și am băut ceai, căci bietul Ibrahim a avut rău de mare. Și apoi ne-am apucat iarăși de lucru. Mai erau încă atîtea de făcut. Un grup a avut de curățat mizeria de jos din interiorul navei. Acolo se desfăcuseră saci cu mazăre și conținutul lor era împrăștiat peste tot. Erau prelate pline cu apă, banane terciuite, ananași loviți și stricați, cutii de conserve pe jumătate deschise, vărsate. Pînă și dulapul principal cu alimente fusese mișcat de la locul lui, cînd nava s-a bandat. Toate acestea se cereau orînduite, în timp ce sus la bord restul oamenilor aveau să înlocuiască vela mare și să o lege de vergă.

Pe la ora 2 după-masă, vela cea nouă era gata iar jos în interiorul navei se făcuse o oarecare ordine. *Sohar* despica apele, purtată numai de vela foc și vela artimon.

— Grăbiți-vă și prindeți bine vela mare, am strigat echipajului de la bord. Vine un vînt încă și mai puternic.

Cerul la apus era cum nu-l mai văzusem încă. Înaintînd spre noi, la nivelul mării, o masă sumbră se întindea spre orizont. Deasupra acesteia se înălța un zid vertical de nori cenușii, ca fumul care se ridică în urma unui incendiu, și printre ei se amestecau curenți de aer. Vîrful acestui zid de nori rău prevestitor apărea perfect conturat, de parcă ar fi fost tăiat cu un cuțit. În spate se

ridica un alt zid de nori de un cenușiu mai deschis, iar după acesta încă alte două ziduri, ca și cum un uriaș stivuise plăci verticale cenușii de nori. Iar sub această stranie formație de nori, marea luase o culoare specială, albastru-închis, întretăiată de crestele albe ale valurilor dezlănțuite de vînt.

— Slavă Domnului că am reușit să coborîm vela mare în bune condiții, am murmurat către Tom. Furtuna din noaptea trecută a fost un fel de binecuvîntare deghizată. Acum sîntem într-o formă mai bună să o trecem pe aceasta. Dar mă aștept să se rupă vela foc.

Au fost cuvinte profetice. În timp ce bancul de nori s-a prăvălit peste noi, vîntul vuia cu forța unei vijelii, iar mica velă foc, care părea o minusculă batistă, a devenit un monstru plin de putere. Vîntul a umflat-o sub o solicitare nemaipomenită și vela a luat o formă concavă în direcția vîntului.

— Uitați-vă la bompres ! a exclamat Peter Dobbs. Se îndoaie. Nu va putea rezista solicitării. O să se rupă.

În ciuda zgomotului furtunii am auzit pocnitura, cînd bompresul masiv s-a răsucit într-o parte, iar fibrele lemnului au mugit sub presiune. Bompresul era îndoit ca o undiță rigidă. Chiar atunci, un moment înainte să pară inevitabil că bompresul se va rupe, vela s-a sfîșiat cu un zgomot puternic scurt, ca un foc de armă. Pe moment pînza a căzut în jos pe direcția vîntului, au urmat vreo cinci, șase pocnituri puternice ca șfichiuituri de bici și apoi toată vela s-a desfăcut. S-a zdrențuit într-o clipită. Ceea ce a mai rămas din întreaga vela a fost doar o fîșie de pînză pe parîma de întărire a marginii velei.

— Adunați toate bucățile la bord. Salvați ceea ce puteți, am urlat ca să acopăr mugetul vîntului.

Zdrenţele care mai rămăseseră din velă pluteau pe apă şi au fost pescuite de echipa de pe teugă. A rămas mai puţin de o treime din pînză.

— Ridicaţi vela foc mică, am ordonat.

Mica velă de furtună a fost adusă la bord şi legată de funga velei mari. Nu era decît o bucăţică de pînză, mai potrivită pentru un iaht de croazieră decît pentru o navă mare cu velatură completă. „Sus cu ea !" Erau necesari opt oameni ca să ridice pe această furtună funga. Ceilalţi au ţinut vela pe punte pînă cînd solicitarea a trecut în fungă, apoi i-au dat drumul şi vela a zvîcnit în vînt, s-a umflat şi atîrna acolo rigidă, cu mult sub poziţia ei corectă. Cei opt oameni de la fungă s-au opintit şi au tras cu toată forţa. Parîma refuza să se clintească, iar vela mică atîrna acolo umflată, rîzînd parcă de ei. Chiar în timp ce se înălţa, am văzut în pînză semne rău prevestitoare.

— OK, aduceţi-o jos.

N-a avut nici un rost. Nu am putut coborî vela destul de repede. În cele treizeci de secunde cîte au fost necesare pentru a o coborî s-a sfîşiat drept la bază. Era a treia pînză avariată în aceeaşi zi. Vîntul spulbera crestele valurilor, împrăştiindu-le într-o spumă albă. Valurile nu mai aveau creste. Se spărgeau de îndată ce apăreau şi se rostogoleau peste noi într-o serie de ziduri abrupte, scurte. Se adăuga ploaia, suflată orizontal de-a curmezişul punţii pe care şiroia apa şi era imposibil să te uiţi în sus spre vînt, căci stropii te loveau dureros peste ochi. Vîntul sufla atît de puternic acum încît era greu să stai pe copastie pentru a urmări înaintarea navei. Era mult mai uşor să te ghemuieşti pe punte, la adăpost sub parapet, în afara bătăii vîntului. *Sohar* părea bucuroasă să navigheze lateral faţă de vînt şi numai cîte o ambardee ocazională inunda orificiile de scurgere.

Am ordonat echipajului să-şi pună vestele de salvare, nu atît de frica răsturnării — căci aveam încredere că *Sohar* va putea rezista furtunii — ci doar ca nu cumva să fie cineva aruncat peste bord de vreo parîmă dezlegată sau să alunece şi să cadă din nava purtată de ruliu.

Atunci a pocnit vela randă pentru catargul artimon. Era o velă nouă, cea mai bună, cusută cu grijă, şi fusese tăiată special de dimensiuni mici, din pînză de cea mai bună calitate. Dar furtuna era prea puternică pentru ea ; cu un zgomot ca un tunet, vela s-a sfîşiat. Ferţele s-au desfăcut şi ceea ce numai cu două secunde mai înainte fusese o velă elegantă, tare ca fierul în faţa vîntului, acum nu era decît nişte zdrenţe de pînză care se bălăbăneau şi se loveau într-o parte şi în alta în toiul furtunii. Era a patra velă distrusă. Un minut mai tîrziu, Khamees Marină a sărit dintr-o dată pe copastie, s-a apucat cu o mînă de un sart şi, cu ploaia şi vîntul lipindu-i de trup pînza udă din jurul şoldurilor, şi-a făcut cealaltă mînă pîlnie la gură şi a lăsat să se audă în vînt un vaiet tremurător, puternic. Era o rugăciune către Allah, răsunînd pe un ton ridicat şi straniu peste navă, un sunet ciudat, ireal în furia vijeliei. Noi toţi ceilalţi, cu apa curgînd şiroaie pe noi, în impermeabile, făcuţi ghem jos pe punte sub copastie, ne uitam unii la alţii. Înălţa oare Khamees Dumnezeului său laudă pentru înfăptuirile sale, ori se ruga să pună capăt vijeliei ? Nu ştiam.

Furtuna s-a potolit în acea noapte şi am rămas cu o mare cu berbeci, agitată, de o culoare cenuşie. În cele din urmă am putut să înălţăm vela mare, să înlocuim pe celelalte două şi ne-am apucat să reparăm din pînză tot ce se putea salva. Ritmul distrugerii era mai mare decît rezistenţa navei : două vele erau sfîşiate total, iar pentru alte două era nevoie de mai multe zile de muncă susţinută să le reparăm. Dar cel puţin echipajul nu părea

total descurajat. Oamenii erau liniştiţi şi plini de încredere şi mai aveau încă umor. Dar mă temeam ca nu cumva, în cele din urmă, aceste condiţii să-i descumpănească. Jos în interiorul navei trebuiau să facă mereu faţă unei situaţii neplăcute : cuşete umede, grinzi de pe care se prelingea apa, haine ude şi un talmeş-balmeş nemaipomenit. Nu e de mirare că în urmă cu o mie de ani arabii considerau traversada către Marea Chinei de Sud ca cea mai rea experienţă din călătoria spre Canton. Totuşi vijeliile pe care le-a suportat *Sohar* nu erau nimic pe lîngă experienţa de a trece printr-un taifun.

Sohar avea acum de tras din toate părţile. Ciudata vijelie care a lovit nava era un fenomen local cunoscut sub denumirea de „gren arcuit". Acesta a bombardat-o de mai multe ori, de două ori la 16 iunie, de trei ori la 17 iunie, de patru ori la 18 iunie, de două ori în ziua de 19 iunie şi o dată la 20 iunie. Ajunsesem acum să ştim foarte bine lecţia. De fiecare dată cînd apăreau masele de nori rău prevestitori, ne grăbeam să coborîm şi să voltăm vela principală, ultima pe care o mai aveam. Ne temeam să nu fie distrusă sau ca noua noastră vergă elegantă, tăiată în Sumatra, să nu plesnească. Vela aceasta era forţa de acţionare a navei noastre şi aveam mare nevoie de ea dacă doream să ajungem în China înainte de începerea anotimpului principal al taifunului. Fiecare zi pe care o petreceam în Marea Chinei făcea să crească riscul de a fi prinşi de taifun. Efectiv se poate spune că ne-am cusut drumul spre nord. În perioadele de acalmie temporară dintre grenurile arcuite ne-am reparat pînzele, vela foc sau vela randă pentru catargul artimon, marginea de cădere a velei, călcîiul catargului şi grandeea, am cusut şi-am tot cusut pentru a putea ţine velele sus. Şi cum trecea vreun gren arcuit peste noi, urmăream cea mai mică ruptură pe vela foc sau artimon, care ne ajutau să înaintăm. Uneori

ţineam la capă, fără nici o bucăţică de velă şi lăsam furtuna şi ploaia să se reverse peste nava dezgolită ; iar de îndată ce vijelia trecea, fiecare membru al echipajului îşi lua locul pe punte şi cu trudă ridicam înapoi marea vergă care scîrţîia, ca să putem merge mai departe spre nord. Ne deplasam foarte bine : 90 mile într-o zi, 110 în ziua următoare, 135 în alta, ceea ce constituia performanţa cea mai bună, cu parîma de siguranţă care lăsa în urma noastră o dîră de spumă prin apă în timp ce înaintam repede.

În timpul celui de al doilea gren arcuit de la 19 iunie s-a produs un fenomen curios pe care nu-l întîlnisem niciodată dar la care m-am gîndit adesea : un vîrtej a trecut direct deasupra navei, nu unul mare, ci mai curînd o învolburare a aerului, ceva ce poate fi văzut uneori la creasta de atac a unei vijelii, o coloană de stropi, răsucită, care de obicei pare că încearcă să evite o navă. Dar de data aceasta vîrtejul s-a năpustit direct asupra lui *Sohar*, a învăluit-o şi a trecut mai departe peste balustrada de sub vînt. Nu a durat decît o clipă, aşa că nu am avut timp să reacţionăm sau să luăm vreo măsură de precauţie. La un moment dat vîrtejul putea fi văzut foarte distinct, răsucindu-se şi rotindu-se nebuneşte, în timp ce avansase vreo 50 metri înaintea ploii. A lovit nava direct, a trecut peste puntea de la pupa şi s-a dus rostogolindu-se în direcţia vîntului. Cînd vîrtejul a învăluit de fapt bordul, am încercat, pentru o scurtă durată o senzaţie extraordinară. Eram conştienţi că vîntul avea o viteză teribilă, imposibil de calculat, dar nu prezenta o greutate reală, aşa încît aerul care s-a rotit într-un cerc complet în jurul vîrtejului cu 2—3 mişcări de revoluţie pe secundă, avea ceva proaspăt, surprinzător. Obrajii noştri au fost biciuiţi iute de către stropi de apă, în succesiuni rapide, o dată de fiecare parte, pe cînd masa de aer trecea mai departe,

iar direcția vîntului s-a schimbat cu 180° și tromba de apă a dispărut. Dar în acea frîntură de secundă, chiar în momentul în care ne-am aflat în mijlocul spiralei, a existat un moment tulburător, cînd zgomotul și vuietul furtunii au încetat. În acea clipă, am auzit, în schimb, un ciudat fluierat ascuțit, atît de deosebit de tumultul vîntului, încît a fost aproape ca o tăcere.

Cușetele erau murate de ploaie. Degetele noastre arătau albe și încrețite după ore și ore de cusut pînză udă. *Sohar* devenise în aceste zile un loc jalnic pentru a viețui. Totuși moralul echipajului părea să crească din ce în ce mai mult, în parte pentru că știam că ne aflam în ultimul segment de drum, iar *Sohar* devora ultimele mile, dar în parte și pentru că lipsa de confort și munca grea au constituit de fapt o încercare și aceasta a făcut să iasă la iveală tot ceea ce aveau mai bun în ei oamenii de pe navă. Fiecare a lucrat din răsputeri și nu a ezitat nici o clipă să se înhame la cele mai grele corvezi de la bord pentru ca nava să înainteze. S-au ajutat unii pe alții fără nici o urmă de egoism, ba au mai avut grijă, cînd vremea era rea, să se ocupe și de bietul Ibrahim care, la vatra lui deschisă, era aruncat fără milă într-o parte și în alta, într-un vîrtej de crătiți și tigăi, sub o cascadă de orez și *curry*. De multe ori a reușit să pregătească mîncarea numai ținut de mijloc de un membru al echipajului, ca o centură de siguranță umană, pentru a-l ajuta să nu alunece și să cadă în orificiile de scurgere.

Și Richard s-a întrecut pe sine dezarborînd aproape nava, printr-o manevră care ne-a zăpăcit pe toți. *Sohar* tăia apa repede pe direcția vîntului, cu vela mare așezată în unghi drept, iar Abdullah, cîrmaciul nostru de mare clasă, ținea echea. Totul era în regulă, iar Richard se dusese în spălătorul de la pupa. Fusese de mult timp prevenit să nu atingă niciodată vreo parîmă, dar cînd Abdullah a

încercat să regleze cîrma pentru a menține pe *Sohar* pe drumul adevărat, a descoperit că echea era înțepenită. A întors capul și a fost cuprins de groază cînd a văzut că Richard, dintr-un motiv pe care nu l-a explicat niciodată, dusese capetele desfăcute ale troței de cîrmă în spălător și legase într-un nod mare de capătul interior al parîmei de siguranță. Toată această încîlcire crease o situație disperată, în plus echea fusese legată cu nădejde. Era ca și cum ai conduce un automobil cu volanul blocat și exista riscul serios ca verga velei mari să fie răsucită înapoi și să plesnească, ba chiar să se rupă și catargul. Urletul lui Abdullah, manifestare a unei înflăcărări rapide a celor cu sînge arab — aceasta fiind singura dată din întreaga călătorie cînd și-a arătat mînia — a dezlănțuit un adevărat tunet de picioare alergînd cînd toți omanii au dat fuga să desfacă încurcătura, să moleze velele, să scoată nava din pericol și să salveze situația.

În mijlocul acestei zarve se puteau auzi mici scîncete venind de la Richard, care semi-gol se ivi din spălător alarmat și se lăsă din nou în jos, asemenea unui pui jumulit pe jumătate.

— Ce am făcut rău ? O să se cufunde nava ? O, îmi pare rău. Îmi pare cu adevărat rău.

Băieții din Oman l-au iertat. După ce au aranjat totul, s-au dus la el și, luîndu-l în rîs cu un aer serios, i-au cîntat : „Oh, Reechard" și au mișcat capetele cu tristețe. Știau prea bine că nu aveau să facă niciodată un marinar din el.

Singura noastră compensație pentru condițiile mizerabile de sub punte era că tovarășii noștri de călătorie se simțeau încă și mai nemulțumiți decît noi și așteptam de mult timp să-i vedem regretînd că au pornit la drum cu noi. Aceștia erau o colecție pestriță de vietăți care se

tîrau, se agățau, se strecurau repede, bîzîiau și furau mîncare, care s-au adunat la bord pe furiș în toate escalele lui *Sohar*. Puteam să urmărim înaintarea noastră după nou-veniții pe navă. Au fost de la bun început o serie de gîndaci care au ajuns la bord chiar în Mascat, probabil în cutiile de alimente și au adus cu ei prietenii lor de călătorie, greierii tîrîtori. Aceștia au fost completați la Beypore cu un nou val de gîndaci, plus un roi de musculițe de fructe care, fidele reputației lor, s-au înmulțit foarte repede și după patru sau cinci zile de la plecare dintr-un port eram invadați de nori și nori de asemenea musculițe zănatece, care ne intrau în nări sau se înecau singure în restul de ceai din cănile noastre. Dar cînd am terminat fructele am scăpat de musculițe. Ne place să credem că au murit în mod jalnic de foame.

Nu am avut însă același noroc cu gîndacii. Aceștia s-au înmulțit și s-au înmulțit și iarăși s-au înmulțit; mișunau peste tot, în mîncare, prin colțurile întunecoase, în santină. Nu exista nici o posibilitate să scăpăm de asemenea vietăți. Am încercat tot felul de capcane și substanțe chimice de pulverizat, dar totul a fost zadarnic. Noaptea îi simțeam umblîndu-ne pe fețe și dacă aprindeai o lanternă repede în întuneric, în mod invariabil zăreai un gîndac croindu-și drum pe traversele punții sau pe lîngă pereții de compartimentare. Devenisem experți în comportamentul acestor insecte. După o bună pulverizare cu insecticid generația adultă în cea mai mare parte murea, dar observam cum era imediat înlocuită de o nouă generație, născută din ouă dosite prin locuri tainice. Învățasem deosebirea între gîndacii din santină, care aveau o culoare strălucitoare, un roz portocaliu, pentru că trăiau în întuneric și cei sănătoși, de culoarea lemnului de mahon, care își făceau plimbarea pe punte, la soare. În privința acestora din urmă, am descoperit, spre marea noastră

scîrbă, că un gîndac de punte, gras și frumos nu putea fi distins în întuneric, ca formă și culoare, de o curmală zemoasă.

În Sri Lanka, gîndacilor li s-au adăugat noi forțe, o primă generație de șoareci, care s-au înscris la concursul de înmulțire și foarte curînd au dat năvală prin cutiile cu alimente. În fine, în Sumatra nava a primit la bord șobolani, dar aceștia, în comparație cu ceilalți, s-au dovedit a fi călători discreți. Stăteau între ei și îi vedeam foarte rar, de obicei noaptea, cînd treceau foarte repede de-a lungul copastiei pe care o foloseau ca pistă de alergare. Gîndacii ne făceau într-adevăr silă, așa că am observat cu oarecare bucurie că nici lor nu le plăcea umezeala și nici ruliul navei în Marea de Sud a Chinei. Cînd *Sohar* s-a aplecat mai mult și apa a început să se infiltreze în cocă, am fost încîntați să-i vedem alergînd cuprinși de panică, căutînd să treacă dincolo de reperul de maree înaltă, căci era evident că nu puteau suferi să li se ude picioarele. Dar cel mai bine a fost cînd *Sohar* și-a schimbat direcția de mers, iar coca s-a aplecat în sens opus, astfel încît apa din santină s-a revărsat în cealaltă parte adăpostită de vînt, atunci toți gîndacii din santină, care trăiseră acolo confortabil, au fost obligați să se mute. Sus pe o latură a cocii, de-a curmezișul unei traverse a punții și a bordajului de lemn, se perindau șiruri de gîndaci nemulțumiți. Terry, cînd stătea întins în cușeta lui, mai dădea gata cîțiva. Dar bineînțeles erau alții și alții care își făceau apariția, iar mai multe ouă gata clocite așteptau să dea la iveală o nouă generație. Era totuși plăcut să știi că gîndacii nu aveau parte de o croazieră confortabilă.

La 25 iunie am reușit să străbatem pasajul dintre Insulele Paracel și Bancul Macclesfield care separă Vietnamul de China. La bord era acum o atmosferă de mare fericire.

Mai aveam de parcurs numai 300 mile pentru a ajunge la gura rîului Pearl și *Sohar* înainta, urmată de un muson de sud-vest. Se părea că vom putea scăpa de taifunuri. La radio se anunțau furtuni tropicale, dar undeva departe de itinerarul nostru. În timp ce *Sohar* despica apele înaintînd cu repeziciune, deviind din cînd în cînd purtată de cîte un val sau angajîndu-se într-un slalom elegant pe valuri, din partea omanilor se auzeau strigăte: „Hai *Sohar* ! Hai *Sohar* !". Bătînd din palme și cîntînd, ei se pregăteau, repetînd cîntece, pentru sosirea în China. Refrenul unuia dintre acestea era : „Bun găsit tinerilor din China, am venit să vă aducem salutul nostru", iar altul : „Aceasta este nava sultanului și noi sîntem pe ea și cîntăm acest cîntec pentru voi". Eid conducea, dînd tonul cu o voce răgușită, Junah cînta cu un glas subțirel refrenul, iar uneori toți opt săreau în picioare și, lovind cu tălpile în punte, băteau ritmul, cîntau și dansau acompaniindu-se cu tobele.

Ziua următoare a adus un foarte frumos revărsat de zori trandafiriu, o briză ușoară și priveliștea binevenită a altor vase. O pereche de nave containere a trecut pe lîngă noi, îndreptîndu-se probabil spre Hong Kong. Pe măsură ce soarele se înălța tot mai sus, briza a pălit și *Sohar* abia se mai tîra cînd, puțin după miezul zilei, am reperat un vas de un tip cu totul diferit, care venea spre noi direct dinspre pupa. Era o mică șalupă cu motor, o apariție oricum suspectă, căci ne aflam departe de orice zonă de pescuit costieră ; și uitîndu-ne cu binoclul, am putut vedea că la bord nu erau decît bărbați. Mi-am adus aminte de avertismentele sumbre primite de la autoritățile portuare din Singapore. Ne spuseseră că la mai puțin de 50 mile de portul lor operează pirații, atacînd petrolierele cînd încetinesc viteza pentru a trece prin pasele de navigație în-

guste, venind lîngă acestea în şalupe rapide, suindu-se la bord şi jefuind echipajele. Mai departe înspre nord, se aprecia că ar exista vreo 15000 de piraţi în Marea Chinei de Sud, în special pescari care s-au dedat jafului ajungînd să-şi ucidă victimele, cunoscuţi sub numele de „Oamenii bărcii". Acum aceşti piraţi atacau iahturi sau oricare altă ambarcaţie mică ce putea fi luată prin surprindere.

Fără a avea motor şi fiind deci la bunul plac al unor atacuri motorizate, *Sohar* era o pradă uşoară. I-am cerut de aceea lui Peter Dobbs să pregătească apărarea. Pe lîngă cele trei puşti Kalaşnikov pe care le procurase de la arsenalul din Mascat, mai aveam trei pistoale Browning, muniţiile necesare şi două cutii de grenade cu gaz lacrimogen. Sperasem că această colecţie ucigătoare nu va fi niciodată folosită dar, pentru orice eventualitate, din momentul cînd am ridicat ancora la Mascat, făcusem regulat exerciţii de tragere. În conformitate cu instrucţiunile pline de grijă ale lui Peter, am curăţat şi am uns armele, le-am desfăcut şi asamblat şi am folosit ca obiective o serie de lădiţe de portocale şi alte obiecte aruncate în siajul nostru. Observîndu-l pe Musalam cum mînuia arma sa, cu privirea încruntată, fioroasă, cu pieptul păros, cu turbanul său şi cu mustaţa în furculiţă, m-am gîndit că arăta mai pirat decît oricare pirat autentic.

Vizitatorii noştri din barca cu motor care se apropia trebuie să fi gîndit la fel ; ei nu erau piraţi, ci victime potenţiale ale acestora. Apropiindu-se de *Sohar*, luaseră măsuri de precauţie şi îşi ascunseseră femeile jos, sub punte. În clipa următoare, o barcă de cauciuc a ţîşnit cu viteză mare din spatele lui *Sohar* pentru a-i intercepta înainte să se apropie prea mult. În barca de cauciuc erau Peter Dobbs şi Tim Readman, bărboşi, înarmaţi pînă în dinţi, avînd dispoziţie să oprească şi să percheziţioneze mica barcă, pentru a se convinge că nu exista nimic ascuns.

Au găsit la bord șapte bărbați, patru femei și șapte copii, dintre care unii în scutece. Toate cele 18 suflete erau înghesuite într-o ambarcație mică de 7,50 × 3,30 m, cu un spațiu sub punte, în afară de compartimentul mașinii, avînd abia vreo 70 cm înălțime. Se aflau pe mare de opt zile. Erau flămînzi și foarte însetați, căci deși avuseseră apă de băut în cinci canistre din plastic, acestea fuseseră folosite mai înainte pentru motorină și apa era viciată. Ca să poată bea sugeau apa cu un tub din plastic subțire, chiar și copiii mici. Printr-o șansă nemaipomenită au văzut pe *Sohar* cum luneca pe valuri și s-au apropiat de această ciudată apariție, o corabie medievală cu pînze în Marea Chinei de Sud, pentru a cere ajutor.

Eram în măsură să-i ajutăm foarte mult. Nick, doctorul nostru, s-a dus la bord. Ne-a spus apoi că refugiații erau într-o stare fizică bună, deși unii dintre copii sufereau de insolație și unul din cei mici avea un picior bolnav, probabil un caz recent de poliomelită. Toți refugiații riscau foarte mult să sufere de o serioasă expunere la soare, căci nu aveau decît hainele de pe ei și acestea erau pe punctul de a se zdrențui. Nu puteau să se ferească de soare, ducîndu-se sub punte, pentru că acolo nu era spațiu suficient pentru toți. Nick a tratat arsurile de soare ale copiilor, a sterilizat noua provizie de apă trimisă de pe *Sohar* pentru a înlocui apa poluată, a pregătit un amestec de sare cu zahăr pentru copii în cazul în care ar fi făcut o enterită și le-a dat o trusă de prim ajutor pentru restul călătoriei. Din fericire, una dintre femei, care a apărut din ascunzătoarea de sub punte, știa destul de bine englezește ca Nick să-i poată explica cum să utilizeze trusa de prim ajutor.

În același timp, organizasem un serviciu cu barca de cauciuc, un du-te-vino, pentru a transporta conserve, un sac mare de curmale din Oman, glucoză, o pungă respec-

tabilă cu orez și un sul de pînză groasă cu ace și ață pentru ca oamenii să-și poată instala o prelată ca să se apere de soare. Le-am trimis și săpun, căci erau murdari de la gătitul cu mangal, care era împrăștiat pe toată puntea. Rezerva lor de mangal se terminase aproape și *Sohar* era probabil singura navă în aceste ape care a fost în măsură să le-o completeze. Tim Readman le-a controlat motorul și coca și a declarat că amîndouă par a fi în condiții excelente și au combustibil suficient ca să ajungă la destinație, în Taiwan. Problema principală a refugiaților era faptul că se rătăciseră pe ape. Li se stricase busola și nu aveau nici hărți. Le-am schițat itinerarul, însemnînd calea pe care trebuiau să o urmeze. Compasul lor s-a dovedit a fi un bun salvat de la o navă americană. Roza compasului era așezată într-un bidon de ulei din plastic, care fusese tăiat, fiind pe jumătate plin cu motorină. Aceasta cursese în afară, iar roza era lipită, așa că se putea ușor umple recipientul cu ulei și controla dacă acest compas improvizat era corect. Ceea ce într-adevăr le lipsea era faptul că nici unul din ei nu avea cunoștințe de navigație. Comandantul lor, un tînăr de 21 ani, avea doar vagi noțiuni de conducere a șalupei, dar cu ajutorul fetei interpret se părea că înțelesese în ce direcție să guverneze ambarcația și cîte zile mai aveau de călătorit.

„Mulțumim ! Mulțumim !“ devenise expresia principală din vocabularul lor, în timp ce *Sohar* trimitea atîtea provizii cîte puteau încăpea în mica barcă din cauciuc. Femeile și copiii înfulecau cu poftă hrana trimisă, cu exclamații de apreciere. Aveam multe provizii suplimentare și am fost încîntați să-i ajutăm. Cînd cineva a deschis o pungă de curmale a urmat un nou val de uimire. „Mulțumim !“ Ochii lor străluceau. După socotelile noastre le dădusem curmale ca să le ajungă două luni. Un ultim gest al celor de pe *Sohar* a fost să-i înzestreze cu niște haine

din rezerva noastră. Un bărbat nu avea pe el decît o pelerină neagră de ploaie, plină de grăsime. „Mulţumim !“ au strigat din nou, ridicîndu-se în picioare şi făcîndu-ne semne de rămas bun.

„Noroc !“ le-am răspuns noi şi „Nu uitaţi Omanul !“ a strigat Khamees Marină, în timp ce şalupa lor se îndepărta. Aveau încă şase zile de drum şi toate şansele să acosteze cu bine la destinaţia lor.

XIII

CHINA

La ora 8 dimineaţa, în ziua de 28 iunie, am văzut profilîndu-se pămîntul Chinei. Drept în prova se întindea un creştet bine definit, cenuşiu. Unii dintre noi au strigat „Ura !“ iar omanii au început să vorbească foarte agitaţi. Eid a venit în fugă pe punte să-mi dea una în spate. Fiecare stătea în picioare încercînd să pătrundă cu privirea zările pentru a întrezări uscatul.

— Mi s-a părut că am văzut ceva pe la şapte dimineaţă, a declarat Khamees Poliţie, dar nimeni nu m-a crezut.

Khamees avea privirea cea mai ageră dintre toţi cei de la bord, aşa că probabil a avut dreptate şi era foarte posibil ca premiul pentru prima observare a prezenţei ţărmului chinez să-i revină veselului caporal al poliţiei marinei din Sur. Acum nu mai încăpea nici o îndoială în privinţa acostării noastre. Un con regulat de munţi se ridica la orizont, prezenţă indiscutabilă a Chinei şi a destinaţiei noastre după şapte luni de călătorie de cînd părăsisem Mascatul. „Ooeeeah ! Ooeeeah !“, au început omanii să intoneze un cîntec de bucurie, vocile lor suind şi coborînd. Un sentiment de excitaţie, de mare tensiune cuprinsese întregul echipaj. Reuşisem. Navigasem cu *Sohar* pînă în China. Se auzeau sunetele tobelor, bum, bum, bum ! Pretutindeni chipuri surîzătoare, mîini care aplaudau şi picioare care băteau un dans detunător al victoriei. „Ooeeeah ! Ooeeeah !“

Unele acostări, după îndelungatele eforturi și anticipații ale unei călătorii prelungite, sînt dezamăgitoare, dar sosirea lui *Sohar* în China a fost ceva minunat, o combinație impetuoasă de exuberanță și plăcere vădită, căci așteptam cu nerăbdare să vizităm o țară la care pentru a ajunge am navigat aproape 6000 mile. Mă întrebam în sinea mea cîte flote și nave văzuseră proiectîndu-se în zori acel creștet cenușiu, cînd își tăiau calea spre nord, purtate de muson, cercetînd cu stăruință orizontul pentru a zări în depărtare China. De-a lungul secolelor au fost corăbii de comerț chinezești întorcîndu-se din Asia de Sud-Est, nave comerciale indiene, escadre de caravele portugheze, clipere rapide care transportau ceai și convoaie de nave ale Companiei olandeze și engleze din India de Est. Pentru toate acestea, acel munte, Taiwan Shan, era farul de la gura rîului Pearl, poarta de sud a Chinei. În sus pe acel rîu se află cel mai mare antrepozit sudic, Canton. Poate că autorul celei de a șaptea aventuri a lui Sindbad Marinarul a avut o noțiune palidă a Chinei, întinzîndu-se la capătul cel mai îndepărtat al cunoștințelor sale, căci el a scris că în a șaptea sa călătorie, după un naufragiu pe cea mai periculoasă dintre toate mările, Sindbad a găsit aici un popor atît de ciudat, încît părea că depășește orice închipuire. Bărbații luau forma unor păsări o zi pe lună și zburau în înaltul cerului. Convingînd pe unul din aceștia să-l ia pe spate, Sindbad s-a înălțat în văzduh, într-un zbor amețitor, pînă cînd a izbutit să strige pe Allah și atunci vraja s-a risipit și a fost adus brusc înapoi pe pămînt.

Oamenii-pasăre din insulele mistice ale Estului pot fi întîlniți în cărțile arabe de minuni ; ei sînt făpturi asemănătoare harpiilor cu pene strălucitoare și fețe care te vrăjesc. Este posibil ca această noțiune a oamenilor-pasăre să fi aruncat un văl peste relatările timpurii privind pri-

mele călătorii comerciale în China și să fi dus la crearea țării ciudate unde s-a petrecut cea de-a șaptea aventură a lui Sindbad. Povestea spune că Sindbad s-a îmbogățit acolo vînzînd buști de lemn de aloe, și într-adevăr, negustorii chinezi din Canton plăteau prețuri imense pentru lemnul de aloe importat din străinătate. Primul arab care a ajuns în China a fost un oman, Abu Ubayda, care pe la mijlocul secolului al VIII-lea făcea comerț cu Orientul pentru lemn de aloe. Desigur că geografii și negustorii arabi știau o mulțime despre comerțul cu China. Pentru ei această țară era singurul regat care putea fi comparat ca întindere, măreție, ordine socială și putere cu India și cu toți prinții ei. Pentru arabi geografia Chinei începea acolo unde se termina India și se întindea către marginile cele mai îndepărtate ale lumii cunoscute, spre o țară misterioasă, poate Coreea, al cărei popor trimitea daruri împăratului Chinei și fără de care localnicii credeau că nu va mai cădea ploaia.

La Canton, așa după cum știau negustorii și navigatorii arabi, comerțul maritim era foarte bine organizat. Un funcționar chinez al portului se ocupa în mod special de mărfurile lor. Transportul era descărcat, inventariat de către funcționari chinezi și depus în depozitele guvernului. Aici rămînea în garanție, încuiat sub cheie și nu se umbla la el pînă cînd ultimul vas străin nu sosea în port și anotimpul de navigație nu era declarat ca încheiat. Numai atunci se deschideau depozitele guvernului, și în felul acesta autoritățile chineze preîntîmpinau fluctuațiile prețurilor pe piață în funcție de sosirea vaselor. Statul prelua și plătea cu generozitate o zecime din toate bunurile importate și ceea ce rămînea era vîndut pe piața liberă.

Cu un mileniu mai tîrziu, navigînd spre gura rîului, speram că aceeași primire eficientă avea să ne aștepte și pe noi. Ambasadorul Chinei și un funcționar guverna-

mental chinez au asistat la ceremonia plecării noastre de la Mascat, iar *Sohar* fusese invitată oficial de către guvernul Republicii Populare Chineze. Toate acestea păreau că au avut loc într-un timp foarte îndepărtat şi nu mai stabilisem de atunci nici un contact între navă şi autorităţile chineze.

Treptat, uscatul se preciza în faţa noastră, separîndu-se într-un lanţ de insule stîncoase. Stînci de un cafeniu deschis acoperite cu o vegetaţie bogată de salvie verde se întindeau pînă la nord-vest. Mai departe, în dreapta noastră, puteam vedea cele două vîrfuri gemene pe drept cuvînt numite Urechile Măgarilor. Drumul nostru trasat pe hartă urma să treacă prin intrarea ce purta măreţul nume de Marele Canal de Vest. Gura rîului era atît de largă încît nu prea ştiai pe unde să conduci nava. În afară de Taiwan Shan şi de Urechile Măgarilor nu exista nici un reper costier, nici un oraş, nici un far, absolut nimic ce ar fi putut fi identificat. Imensul estuar părea pustiu. Mai departe de coastă cîteva bărci pescăreşti se legănau pe valuri, păstrînd cu precauţie o anumită distanţă şi ignorîndu-ne. Trăgeau după ele, legate la capătul unor tangoane, undiţe lungi. De pe rîu şi-a făcut apariţia un cargobot solitar abia vizibil şi s-a îndreptat spre nord. Altfel, nu era nici un semn de vreo activitate. Numai dealurile de pe insule păreau că ne urmăresc sosirea, uşor bîntuite de vînturi şi misterioase. Şi poate pentru a marca şi mai mult atmosfera ciudată ce părea în afara timpului, am zărit un singur sat pescăresc cu case ce ai fi zis că se năruie, într-un golfuleţ sub Taiwan Shan, care ar fi putut fi acolo de o sută sau de o mie de ani. Ne-am uitat cu binoclul, dar nu am văzut nici o mişcare printre casele joase. Nu existau nici oameni, nici bărci, nici cîini. Pe vîrful Taiwan Shan se afla o instalaţie radar care părea că ne urmăreşte asemenea unui ochi solitar, ameninţător.

Sohar şi-a urmat drumul. Nava aluneca printre insule, iar apa avea culoarea caramelei. Printr-un fel de joc al luminii, peisajul luase un aer specific chinezesc. Norii de la sfîrşitul după-mesei căpătaseră o tentă de un roz auriu. Nori mai negri, aducători de ploi mai repezi, apăreau la orizont scăldaţi în cerneală, iar dealurile îndepărtate se rînduiau unul în spatele altuia în contururi care evocau tradiţionalul peisaj chinez în pictură, chiar şi fără ambarcaţiile chinezeşti specifice în formă de cutie, joncile, în prim plan, pentru o mai bună identificare a scenei. Uitîndu-mă pe hartă, am ales un loc de ancorare la gura rîului, unde urma să petrecem noaptea. Locul era adăpostit contra vîntului din sud, fiind situat chiar în spatele insulei San-chiao Shan, şi mă întrebam în sinea mea cînd o fi trecut pe acolo ultima oară o navă arabă. Cu 400 ani în urmă ? Sau mai mult ? După cronicile arabe, comerţul în China a fost aproape complet distrus în anul 950 al erei noastre, cînd o armată chineză a devastat Canton-ul, a ucis negustorii străini şi le-a ars casele. Dar negustorii arabi trebuie să se fi reîntors pentru a înnoda din nou legăturile, căutînd cu precauţie vechi contacte comerciale şi reluînd comerţul cu China. De-a lungul a şase secole, porţelanul chinezesc era trimis în Oman, probabil pe calea mării şi poate chiar la bordul unor corăbii omane. Istoria comerţului este atît de adînc împletită într-o ţesătură încurcată de antrepozite, schimburi de bunuri, naţiuni rivale de negustori şi revendicări contradictorii, încît arheologia modernă abia începe să umple lipsa unor documente scrise demne de încredere. Sigur era că *Sohar* pătrundea pe „Marele Rîu", aşa cum arabii numeau rîul Pearl, celebrînd o legătură între China şi Oman care data de cel puţin o mie de ani. Cînd *Sohar* înainta peste vîrtejul format de maree, la marginea insulei stîncoase, era

un moment simbolic atît pentru navă, cît și pentru echipaj și sperам în sinea mea că sosirea noastră neobservată ar fi făcut cinste primilor căpitani arabi care au reușit să ajungă cu succes în China.

Am intrat în micul ancoraj doar cu velele ridicate, o încercare îndrăzneață la care nu am fi visat cînd am plecat din Mascat ca un echipaj neexperimentat. Acum, cu Saleh la cîrmă, *Sohar* își tăia drum cu prova în golfuleţul înconjurat de un amfiteatru de dealuri joase. O mică joncă pescărească era ancorată pentru noapte în fundul golfului ; nu se vedea nimeni la bord. Echipa de ancoră de pe *Sohar* a plecat în față să pregătească ancora principală, unul din marinari stătea lîngă școta velei mari gata pentru a-i da drumul, iar restul echipajului aștepta cu strîngătoarele de velă.

— Strîngeţi vela !

Marea velă se ridică, desfășurîndu-se în falduri la vergi. Bătea încă destul vînt pe pînză și vergi pentru ca nava să se poată mișca ușurel. S-a îndreptat înainte spre pupa joncii.

— Pregătiţi-vă de ancorare ! Fundarisiţi ancora !

Cu un zgomot de lanțuri, ancora lui *Sohar* s-a împlîntat adînc în nămolul chinezesc. Oamenii au făcut o pauză de zece minute pentru rugăciunea de seară și apoi am coborît verga mare cu un scîrțîit și scrîșnet final de frecare a lemnului pe lemn, verga s-a lăsat ușurel în jos asemenea unui călător obosit la sfîrșitul unei călătorii așezîndu-se într-un fotoliu care trosnește. Cînd ultimele lumini ale înserării au pălit, a venit în golf o altă joncă chinezească. Se părea că era un loc bun pentru a petrece noaptea. Am aprins două lumini de ancoraj și le-am atîrnat la pupa și la bompres, ca să țină tovărășie luminilor joncilor chinezești. Pescarii nu ne-au dat nici o atenție. Nu

s-au uitat, nu au făcut nici un semn, nici măcar nu au reacționat în fața ciudatei ambarcații arabe *dhow* venită acolo în adăpostul lor. *Sohar* s-a fixat în liniște în locul ei de ancorare, fără agitație și zarvă. S-a balansat în adierea vîntului, legată cu lanțul ei, pînă cînd bompresul s-a îndreptat spre Crucea Sudului, apoi a rămas liniștită, ca o pasăre uriașă așezîndu-se pe o creangă după o lungă, lungă migrație.

Zorile au adus un cer încărcat de ploaie ce arunca răpăieli torențiale periodice care au udat complet puntea. Echipajul, relaxîndu-se după traversarea finală, s-a sculat tîrziu, așa că abia pe la amiază am ridicat ancora și am pornit în căutarea oficialităților chineze. Gura rîului continua să fie pustie și întreaga scenă era învăluită într-o atmosferă curioasă, ireală. Insulițele arătau din ce în ce mai mult asemenea unor schițe din desenele chinezești. Siluetele lor bine conturate, cu tufe rare, se profilau pe orizontul cenușiu. Era întocmai ca și cum am fi navigat prin paginile unei cărți cu picturi chinezești. Ne-am așteptat să fim interceptați de vreo vedetă de gardă sau o șalupă de control vamal ori vreo pilotină, dar nu se vedea absolut nimic, numai joncile pescarilor care ne ignorau total. Pătrunsesem bine în apele chineze, vreo zece mile în interiorul estuarului rîului Pearl dar, ținînd seama de reacția pe care o produsesem, puteam tot atît de bine să fim și la o sută de mile în largul mării.

La vremea prînzului am ancorat la o distanță de vreo 90 m de o insulă care avea un fel de instalații militare și am văzut soldați în uniforme de un verde cenușiu care ne-au observat și au luat-o la fugă înapoi pe creasta dealului. Apoi a apărut sergentul, care s-a holbat la noi apoi a făcut și el în fugă cale întoarsă. În cele din urmă, de-a lungul potecii au apărut în grabă doi ofițeri în cămăși și s-au uitat la noi cîtva timp cu binoclul. Dar nu au luat

nici o măsură. Așa că am ridicat ancora din nou, de data asta pornind spre insula La-sa-wei care, judecînd după hartă, era un loc unde probabil exista o stație de pilotaj.

În drum ne-am descotorosit de arme. După cum fusesem instruiți de forțele armate ale sultanului am scăpat de ele în așa fel încît să nu poată fi niciodată găsite. Am desfăcut puștile Kalașnikov și le-am aruncat bucățică cu bucățică în apa opacă a rîului Pearl. Am azvîrlit peste bord canistrele cu gaz lacrimogen, mulțumiți că nu a fost niciodată necesar să folosim armamentul navei. Nici nu aruncasem bine în apă ultima armă, că am și văzut o canonieră îndreptîndu-se spre noi cu mare viteză. *Sohar* își tăia cu greu drum pe o mare bîntuită de vînt, cu valuri scurte și abrupte, iar canoniera făcea ca balansul să fie și mai puternic. Avea un tangaj și ruliu oribile, iar uneori coca se înclina într-un unghi alarmant. Era o ambarcație cu o coca înaltă, îngustă, asemenea unui torpilor din primul război mondial. Pe punte se îngrămădeau soldați care priveau uimiți la ciudata apariție a unei nave arabe cu pînze. Am ridicat în semn de politețe un pavilion chinezesc și am încercat să stabilim un contact prin radio, în timp ce canoniera se învîrtea cu viteză în jurul nostru, în cercuri strînse, spectaculoase, iar ofițerii ei ne inspectau. Informase cineva autoritățile chinezești că soseam sau eram pe punctul de a produce vreo încurcătură diplomatică ? Nu am primit nici un răspuns la apelurile noastre prin radio. Apoi canoniera chinezească a început să semnalizeze cu o lampă. Toată lumea a alergat după creion și hîrtie, iar Musalam, care era semnalizator în marina sultanului, încerca să pronunțe literele. Dar nu păreau să aibă vreun înțeles. Ce limbă se folosea ? Era transmis mesajul în codul internațional ? O lampă modernă de semnalizat nu face parte din echipamentul unei

corăbii medievale cu pînze. Așa că ne-am descurcat cu o bucată de carton pe care am așezat-o deasupra becului celei mai bune lanterne a noastre și am transmis un mesaj înapoi : „Vă rugăm repetați". S-au succedat cîteva lumini din partea chinezilor, dar tot nu puteam înțelege ce se dorea de la noi. Am gesticulat, arătînd că eram uimiți. Canoniera a continuat să se învîrtească în jurul nostru, ticsită cu marinari curioși. Singurul lucru care ne rămînea de făcut era să ancorăm și să așteptăm. *Sohar* s-a apropiat de insula La-sa-wei, ancora a fost lăsată pentru a doua oară și, după cît se părea, canoniera era acum satisfăcută, căci a pornit înapoi cu mare viteză, lăsînd în urmă un siaj spectaculos.

Am petrecut o noapte foarte incomodă în ancorajul expus, dar în cele din urmă Tom a reușit să stabilească un contact prin radio. Legătura noastră cu autoritățile chineze era indirectă. Mesajul nostru a fost recepționat mai întîi de un radioamator din Hong Kong, care l-a transmis unui prieten de la Banca Hong Kong și Shangai. Acest prieten i-a telefonat reprezentantului băncii din Canton, care la rîndul lui a luat legătura cu autoritățile din oraș, iar acestea au transmis un mesaj înapoi prin aceeași legătură complicată. Autoritățile din Canton ne așteptau. Erau încîntate că sosisem cu bine, totul era pregătit. Dar ne preveneau că va fi un taifun. *Sohar* trebuia să părăsească pe dată gura expusă a rîului și să vină în amonte, la un adăpost special contra taifunului. Autoritățile portuare din Canton aveau să trimită urgent un remorcher în jos pe rîu să ne ajute.

Nu-mi venea să cred ce baftă avusesem. Prin faptul că am navigat cu atîta ușurință pe *Sohar* pe Marea Chinei de Sud, reușisem să evităm unul din cele mai mari pericole. Ajunsesem pe rîul Pearl, unde ne găseam în sigu-

ranţă cu mai puţin de 48 de ore înainte ca un mare taifun să lovească regiunea. Toate pînzele pe care le reparasem cu atîta strădanie, după grenurile arcuite, orele obositoare petrecute pentru a ridica verga mare ca să putem progresa cu cîteva mile mai mult, toate eforturile depuse au meritat. În dimineaţa următoare, cînd cerul începuse să se întunece sub marginea exterioară a norilor, aşa cum se petrece în cazul taifunului, am văzut un remorcher chinezesc grăbindu-se spre noi. Radioul nostru s-a trezit la viaţă.

— Bine aţi venit ! Sînt Liu din Ministerul Afacerilor Externe al Chinei, se auzi o voce din remorcher, într-o engleză impecabilă. Am venit de la Canton pentru a vă întîmpina.

— Bine v-am găsit ! i-am răspuns şi eu în concordanţă cu situaţia momentului. Numele meu este Tim Severin şi echipajul meu şi cu mine am venit din Oman pentru a vă saluta.

Remorcherul avea ordin să o remorcheze pe *Sohar* pentru a o duce în siguranţă cît mai repede posibil, căci autorităţile din Canton erau foarte îngrijorate ca nava să nu fie avariată de taifun. După ce parcursese întreaga cale de la Oman nevătămată, autorităţile nu vroiau ca nava să se scufunde acum, în apele lor. Aşa că echipajul remorcherului din Canton ne-a aruncat o parîmă de manevră şi au început să ne remorcheze repede pe rîu către vechiul port Whampoa unde, conform tradiţiei, navele străine trebuiau să aştepte pînă cînd primeau intrarea în Canton. Echipajul remorcherului era format din marinari veseli, prietenoşi, care îşi îndeplineau activitatea cu foarte multă degajare. În miez de noapte, la jumătatea drumului pe rîu, pe cînd vîntul sufla în rafale, iar ploaia torenţială ne uda pînă la piele, în timp ce marginea exterioară

a taifunului ne ajunsese, oamenii de pe remorcher au hotărît să ne amareze şi să nu ne mai remorcheze, legînd astfel pe *Sohar* lîngă vasul lor. Manevra a constituit o scenă de harababură comică, în care marinarii chinezi au reuşit să se încurce şi să facă tot felul de greşeli. Se auzeau diferite urlete şi strigăte, oamenii alunecau pe puntea de oţel a remorcherului, căzînd în mod caraghios, lăsau noduri nedesfăcute, parîme încurcate şi blocate. Şeful echipajului, un chinez foarte gras, a căzut peste bord cu un zgomot cutremurător şi, abia fiind în stare să înoate, a dat din mîini şi din picioare cu mişcări scurte şi repezi, aşa cum înoată un cîine, întorcîndu-se la locul său sigur de pe navă, dar imediat a trebuit să sară din nou în apă pentru a-şi pescui sandalele care erau duse de valuri. Un minut mai tîrziu era înapoi la bord, alergînd în sus şi în jos, cu şortul şi pălăria de paie pline de apă, strigînd ordine şi dînd din mîini. Butonul de control al vinciului de manevră de la bordul remorcherului era prost izolat, aşa încît curenta pe oricine îl atingea. Cu ploaia taifunului şi puntea de oţel sub picioarele ude, tehnica celor din Canton era să pună butonul în funcţiune cu grijă, folosind un băţ scurt de lemn, aşa că atunci cînd vinciul o pornea razna şi trebuia oprit în mare grabă, loviturile turbate date cu vîrful lemnului în butonul de control deveneau o lecţie comică de scrimă. Şi cu fiecare mişcare nereuşită de a opri vinciul, băţul era trecut din mînă în mînă, ca o ştafetă. În cele din urmă parîma a fost întinsă atît de tare, încît era sigur că va plesni şi întreg echipajul a luat-o la fugă spre un loc sigur, pitindu-se în spatele suprastructurii remorcherului, de unde se uitau pe furiş ca nişte copii obraznici. Urmărind toate acestea şi încercînd să nu rîdem, a devenit dintr-o dată evident că şi echipajul remorcherului era amuzat de această pan-

tomimă tot atît de mult ca și noi. Cineva de pe *Sohar* a început să chicotească și într-o clipă chinezi, arabi și europeni rîdeau în hohote. Pe dată orice etichetă și rezervă au fost îndepărtate. Khamees Poliție a sărit pe puntea remorcherului, ducîndu-le în dar o tavă de curmale. Șeful echipajului de pe remorcher, comediantul principal, cu apa curgînd șiroaie de pe el, s-a servit plin de eleganță cu o curmală și s-a așezat din întîmplare pe o sobă fierbinte. Nori de abur au țîșnit din îmbrăcămintea lui udă, cînd a sărit în sus cu un răcnet de durere și rînjind cu gura pînă la urechi.

Autoritățile chinezești au reușit să transforme vizita lui *Sohar* într-un adevărat succes. După șapte luni și jumătate pe mare am fost copleșiți de căldura primirii care ne aștepta. La Whampoa, pe chei, am fost salutați de demnitarii orașului și ai provinciei Canton, precum și de ambasadorul oman, care venise de la Beijing să ne întîmpine. Gazdele noastre chineze ne aranjaseră un program special. *Sohar* urma să rămînă ancorată la Whampoa, în grija chinezilor, în timp ce echipajul avea să viziteze orașul și împrejurimile. Dacă doream să vedem ceva în mod special trebuia doar să cerem și imediat se luau măsurile necesare pentru a ni se satisface dorința. Existau autocare, ghizi, interpreți pentru engleză și arabă, camere rezervate la hotel, orice am fi putut dori, și nu trebuia să ne facem probleme în privința navei. Aceasta urma să fie păzită de polițiști, iar căpitanul portului va avea grijă să asigure parîme suplimentare de legare la chei. În tot timpul vizitei noastre eram oaspeți de onoare.

Amabilitatea a fost memorabilă. Musalam, Eid și ceilalți omani au fost expediați într-un tur de vizitare a orașului și a locurilor frumoase. Oceanologii au fost conduși la stațiile de cercetare piscicolă, crescătoriile de pește

și la universități. Nick Hollis a avut norocul să asiste la o operație efectuată sub acupunctură în spitalul municipal. Ca inginer constructor, Tim Readman a vizitat șantierele de construcții pentru a vedea cum construiesc chinezii clădirile lor. Cît despre mine, mi s-au arătat nave de canal ingenioase, de o construcție tradițională, folosite pentru transportul peștelui viu la hală. Cocile aveau găuri pentru a lăsa apa să curgă prin ele în interior, așa încît ambarcațiile deveneau bancuri de pești mișcătoare. O după-masă deosebit de rodnică am petrecut-o la bordul unei jonci de tip Swatow acostată pe rîu într-un adăpost contra taifunului. La o ceașcă cît un degetar de ceai Swatow amărui, oamenii din echipaj mi-au explicat ce fel de comerț făceau. Fără busolă, motor sau hartă, ei navigau cu nava lor de la un port la celălalt, intrînd și ieșind prin gurile rîului, folosind curenții mareei, efectuînd vechiul comerț costal al Chinei. Echipajul era format din opt pînă la zece oameni, avînd și doi mușchi care stăteau pe vas pentru un an de pregătire. Cu un vînt bun, jonca lor putea avea o viteză de 5 noduri, dar dacă vîntul atingea forța 7, exista riscul să se scufunde, așa că întotdeauna alergau după un adăpost.

Nava era foarte bine menținută și, pentru că nervurile fuseseră tăiate din lemn de camfor, cala mirosea foarte plăcut. Era un contrast fericit cu santina cu gaz puturos a lui *Sohar*. *Huilai 108*, cum era numită, aparținea echipei de producție a Întreprinderii de transport pe apă a comunei Huishui și nava avea încă un aspect tradițional. Era călăfătuită cu un amestec din ulei de tung *, var, coji de orez și nu avea motor, fiind purtată de pînze mari vopsite în roșu, iar scîndurile erau bătute în cuie mar-

* Ulei obținut din semințele unui copac chinez (*A. fordii*) din genul Aleurites.

gine la margine după sistemul tradițional chinezesc. În rîndul celor din echipaj, fiul urma întotdeauna tatălui, preluînd lucrul cînd părintele se pensiona, iar cînd am întrebat cum era guvernată nava și dacă echipajul ajungea să ia hotărîri de comun acord în privința manevrării, am primit un răspuns foarte sec: „O, nu, căpitanul sau ofițerul secund au autoritatea".

În tot timpul vizitei, gazdele noastre erau în mod fățiș fascinate de misiunea lui *Sohar*. Faptul că niște oameni au navigat aproape 6 000 mile pe o navă fără motor pentru a le vizita țara constituia o noutate pentru ei. Gazdele noastre păreau flatate și recunoscătoare. Se vedea că înțeleg eforturile care au fost necesare și că echipajul lui *Sohar* își tăiase drum spre China cu puterea mușchilor, răbdare și o evidentă aplicație pentru o asemenea activitate. Iată calități pe care chinezii le apreciau în mod deosebit și în special le plăcea că succesul voiajului s-a datorat în cea mai mare măsură activității în echipă. Poate că perspectiva istorică adusă de *Sohar* părea mai greu de înțeles pentru gazdele noastre chineze. Ele erau atît de mîndre de programele lor de modernizare, încît trebuie să li se fi părut uimitor să aibă vizitatori care în mod deliberat recreaseră o călătorie de comerț veche de o mie de ani. Totuși tiparele constante ale vieții chinezești puteau fi ușor detectate. Ca și în vremea lui Sindbad, Canton-ul era încă un important port comercial chinezesc. Miile de oameni de afaceri care participau la tîrgul comercial de la Canton reprezentau echivalentul modern al arabilor, indienilor și persanilor care veneau pe aceste meleaguri cu un mileniu în urmă. În satele din jurul Canton-ului milioane și milioane de viermi de mătase rodeau încă frunze de dud și se țesea mătasea care forma comerțul lumii medievale. Acum marinarii omani de pe *Sohar* cumpărau bucăți de mătase strălucitoare pe care le duceau

înapoi soţiilor şi familiilor lor din sultanat. În timpul unei vizite pe care am făcut-o într-o fabrică de porţelanuri chinezeşti am văzut pictîndu-se pe unele ceşti de cafea şiruri de palmieri, acestea fiind destinate pieţii arabe. Într-o zi, probabil că cioburi din aceste ceşcuţe vor adăuga un alt strat la porţelanurile medievale chinezeşti pe care arheologii le excavează în lumea arabă.

La Universitatea din Canton, istoricii au avut amabilitatea să consulte pentru mine vechile cronici chinezeşti şi spre marea mea încîntare au găsit o dare de seamă asupra unei nave cusute, văzută în port la Canton de o oficialitate chineză la sfîrşitul secolului al VIII-lea. „Nava lor comercială este fără cuie. Singurul material pe care-l folosesc pentru a împreuna părţile navei este fibra de nucă de cocos...", scria oficialitatea chineză. Era o dovadă că nave cusute cu ajutorul fibrei de nucă de cocos puteau fi găsite acostate în porturile chinezeşti, cînd Harun Al Raşid era calif la Bagdad, iar în China domnea dinastia Tang.

Către sfîrşitul dinastiei Tang, la finele secolului al IX-lea, se spune că trăiau în China vreo zece mii de străini şi este foarte probabil ca mulţi dintre ei să fi fost musulmani. Moscheea construită de ei se crede că ar fi aceeaşi unde populaţia musulmană de azi din Canton se duce să se roage în fiecare vineri. Pagoda Netedă, aşa cum o numesc chinezii, se află azi în centrul oraşului. Dar forma oraşului s-a schimbat, s-a recuperat pămînt din apă, căci iniţial moscheea se afla la malul rîului. Se zice că pe atunci turnul moscheei servea acolo drept far pentru navele comerciale care veneau în sus pe rîu. Într-adevăr, moscheea are o formă foarte neobişnuită, pare a fi întocmai ca un far.

Moscheea Pagoda Netedă a fost evident un loc de pelerinaj pentru marinarii musulmani de pe *Sohar*. Ei s-au

rugat în moschee și au adus mulțumiri pentru succesul călătoriei noastre ; chemarea la rugăciune a fost făcută de un chinez musulman bătrîn care purta tichia de dantelă de rigoare. Azi au mai rămas în Canton 4 300 musulmani și în fiecare vineri unii dintre ei se adună pentru a înălța rugăciuni în moschee. Guvernul respectă obiceiurile musulmanilor și moscheea se află sub protecția statului ; musulmanii au rații speciale și diferite înlesniri la restaurante, așa încît să-și poată păstra regulile lor de alimentație, și într-o țară unde incinerarea este lege, musulmanii au privilegiul de a-și îngropa morții.

Mai exista încă o ceremonie finală care trebuia îndeplinită : salutul oficial al guvernului Chinei adus navei. Ceremonia era hotărîtă pentru data de 11 iulie. Cu o zi mai înainte Sayyid Faisal, Ministrul Patrimoniului Național și al Culturii din Oman, a sosit în China într-un aparat strălucitor al aviației sultanului. Cu el a venit din Oman o delegație formată din reprezentanți ai armatei, marinei, Ministerului Apărării, Ministerului de Externe. De la Beijing s-au deplasat președintele Comisiei Culturale a Guvernului Chinei, vice-președintele său, șefii diferitelor departamente din Ministerul Afacerilor Externe al Chinei și o mulțime de demnitari. S-au adunat toți pe chei în centrul Cantonului.

Între timp echipajul de pe *Sohar* fusese dus înapoi pe navă la Whampoa și imediat după revărsarea zorilor un remorcher a sosit pentru a ne aduce în sus pe rîu. Toate ambarcațiile mici din jurul nostru erau împodobite cu steguțe și drapele. *Sohar* era pavoazat peste tot. În vîrful arborelui artimon filfîia pavilionul chinezesc, la catargul principal, la bompres și la pupa fluturau trei imense drapele omane. Era foarte viu colorată nava noastră, deși ușor uzată de călătorie. În timp ce înainta încet pe rîul Pearl, o canonieră a marinei chinezești aștepta s-o escorteze.

Întregul echipaj al canonierei stătea în poziție de drepți de-a lungul copastiei, gata să salute, iar la saula de pavilioane era suspendat un semnalizator. A fost un moment stînjenitor, cînd dintr-o dată mi-am dat seama că habar nu aveam cine trebuia mai întîi să coboare pavilionul, canoniera sau *Sohar*, dar cînd cele două nave au fost alături, am putut vedea o privire chinuită pe fața ofițerului secund. Era un indiciu suficient. Evident că vizitatorul trebuia să înceapă onorurile. Eid, îmbrăcat în cea mai bună *dishdasha* a lui, cocoțat în mod riscant pe cîrma lui *Sohar*, a coborît pavilionul oman. Canoniera a replicat, marinarii chinezi au salutat cu urale, apoi s-a auzit sunetul sirenei. *Sohar* a răspuns cu un zăngănit scurt al clopotului ei de bronz. Apoi am urcat mai departe pe rîu pentru a vedea comitetul de primire.

Priveliștea era impresionantă. Cheiul principal fusese eliberat. Un cargobot mare fusese trimis pe rîu, iar acolo pe chei se înșiruiau elevi care mișcau pompoane mari galbene și roșii în ritmul muzicii unei orchestre chineze. Pe măsură ce *Sohar* se apropia de chei, zgomotul devenea asurzitor. Orchestra ataca melodia cu toate instrumentele, copiii cîntau și petarde explodau. Am pășit pe uscat pentru a fi salutați de Sayyid Faisal și oficialitățile chinezești și am trecut de-a lungul șirului de școlari precedați de dansatori.

Pe estradă s-au rostit cuvîntări de bun venit și mulțumire și s-au făcut referințe la întărirea relațiilor prietenești existente de mult timp între Oman și China. În cele din urmă a fost rîndul meu să iau cuvîntul în numele echipajului. Am vorbit despre ajutorul extraordinar atît de generos dat și care a făcut cu putință Expediția Sindbad, despre patronajul și cooperarea care au dat navei noastre posibilitatea să străbată din nou cele șapte mări ale

geografiei arabe, ca și despre această ceremonie de primire atît de impresionantă. Am amintit de toți oamenii și momentele remarcabile ale expediției — elefanții care trăgeau buștenii în pădurile din India, constructorii de nave trudind în căldura arzătoare din Sur, munca de curățire a carenei navei la Beypore, lunga monotonie a calmului tropical, apoi momentul cînd am fost pe punctul de a eșua pe bancul de nisip din strîmtoarea Malacca, grenurile arcuite care ne-au lovit cu furie în Marea Chinei de Sud. Știam că în cîteva zile *Sohar* avea să se întoarcă în jos pe rîu, la Hong Kong și de acolo va fi încărcată pe o navă și expediată înapoi la Mascat, unde va deveni un monument al istoriei călătoriilor pe mare ale Omanului. A îndeplinit scopul pentru care nava a fost construită.

Echipajul se afla acolo, în fața mea, și am încercat un sentiment dureros de regret, la gîndul că atunci eram pentru ultima oară toți împreună ca o echipă. Împlinisem ceea ce ne propusesem : am dat de urma poveștilor lui Sindbad, parcurgînd aproape un sfert din drumul în jurul lumii — în India, Sri Lanka, Sumatra și acum în China. Marea noastră aventură se încheia și în curînd aveam să ne împrăștiem pe la casele noastre.

În rîndul din față stăteau omanii arătînd splendid cu turbanele lor colorate și *dishdashaurile* sclipitoare. Cum reușeau să-și păstreze sacul lor marinăresc atît de curat, încît întotdeauna cînd coborau pe uscat erau îmbrăcați în veșminte superb călcate, nu voi putea înțelege niciodată.

În spatele lor se aflau europenii cu bărbi mari, bronzați, arătînd strașnic de viguroși și destoinici. Toți împreună au format un echipaj minunat. În dreapta lor se vedeau tichiile de dantelă ale musulmanilor din Canton, invitați special pentru această ocazie. Urmau apoi șirurile

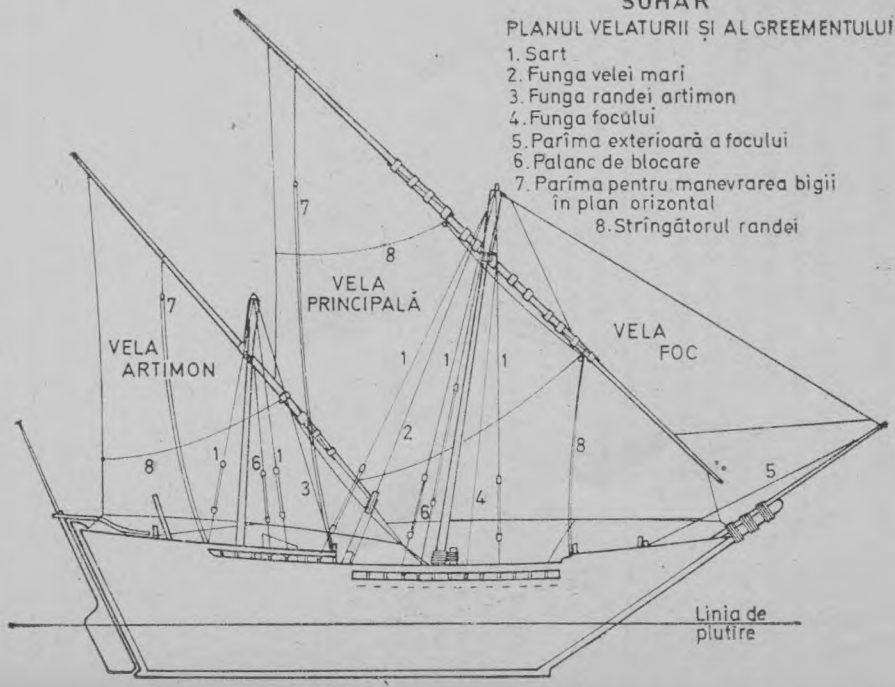
de şcolari, o mulţime de spectatori, formaţia muzicală şi dansatorii.

Mai departe, dincolo de ei, se ridica arborada înclinată a lui *Sohar*. Era unică, nici o navă ca aceasta nu fusese văzută pe rîul Pearl din marile zile ale călătoriilor pe ape ale arabilor. Distingeam flamura lungă de 6 m purpurie a Expediţiei Sindbad fluturînd de pe saula de pavilioane. Coada-i bifurcată fîlfîia semeaţă, aşa că emblema aurie a păsării în zbor era perfect vizibilă. Şi mi-am amintit că am văzut ultima oară această flamură în culoarea aurului şi a purpurei, fluturînd în bătaia vîntului, cînd am ridicat ancora la Mascat. Şi în acelaşi moment mi-am dat seama că dacă echipajul meu şi cu mine ne găseam acum pe chei la Canton teferi şi dacă această călătorie fusese un succes, totul se datora unei singure nave — *Sohar*. Această navă a făcut ca expediţia noastră să fie o realitate. Acum călătoria ei, asemenea celor *Şapte Călătorii ale lui Sindbad*, avea să devină o altă poveste.

SOHAR

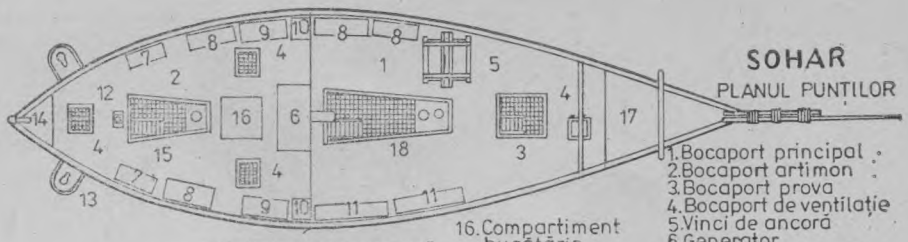
PLANUL VELATURII ȘI AL GREEMENTULUI

1. Sart
2. Funga velei mari
3. Funga randei artimon
4. Funga focului
5. Parîma exterioară a focului
6. Palanc de blocare
7. Parîma pentru manevrarea bigii în plan orizontal
8. Strîngătorul randei



SOHAR

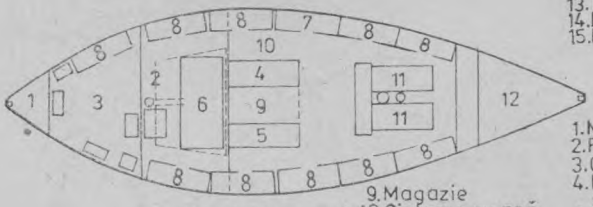
PLANUL PUNȚILOR



1. Bocaport principal
2. Bocaport artimon
3. Bocaport prova
4. Bocaport de ventilație
5. Vinci de ancoră
6. Generator
7. Depozit de alimente
8. Magazie
9. Lădiță pentru mangal
10. Plută de salvare
11. Depozit de combustibil
12. Habitaclu
13. Toaletă
14. Dulăpior pupa
15. Puntea pupa

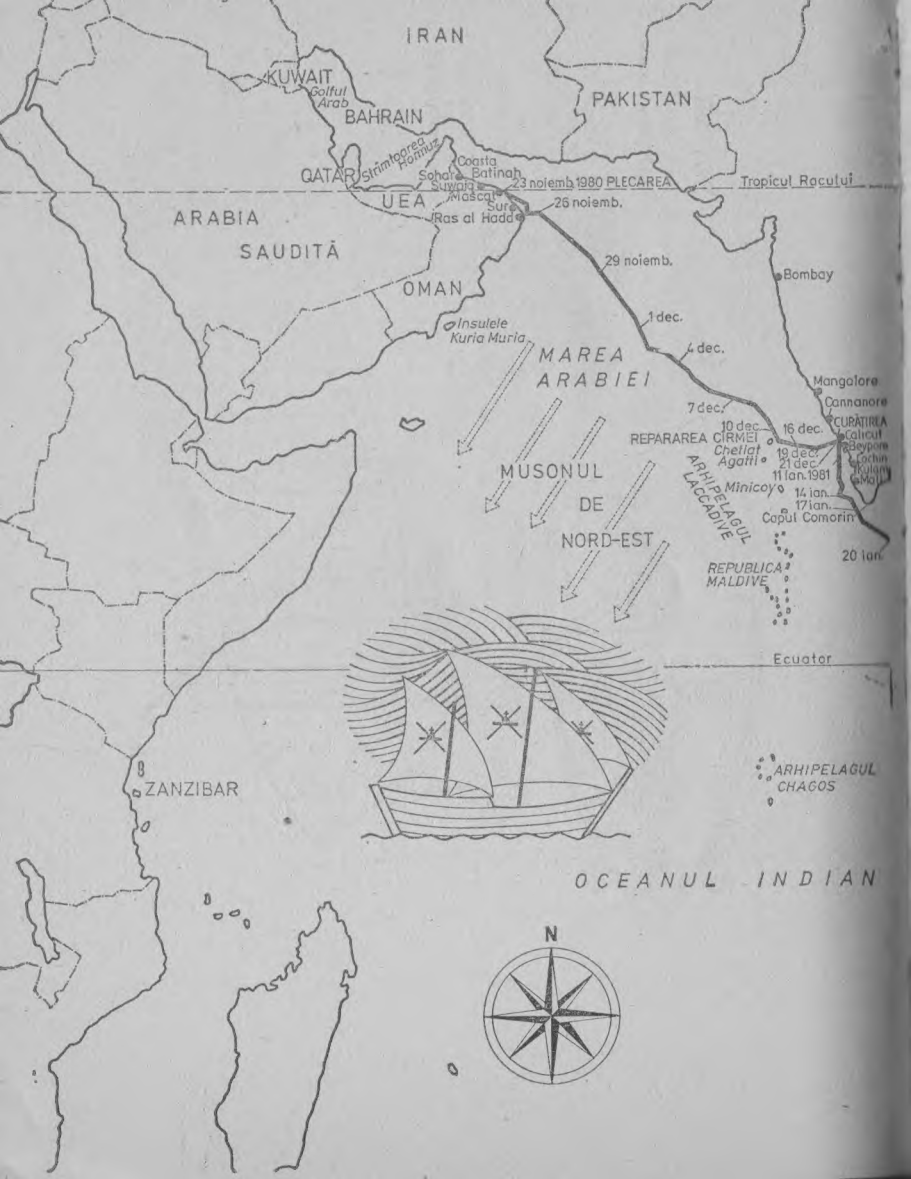
PUNTEA SUPERIOARĂ

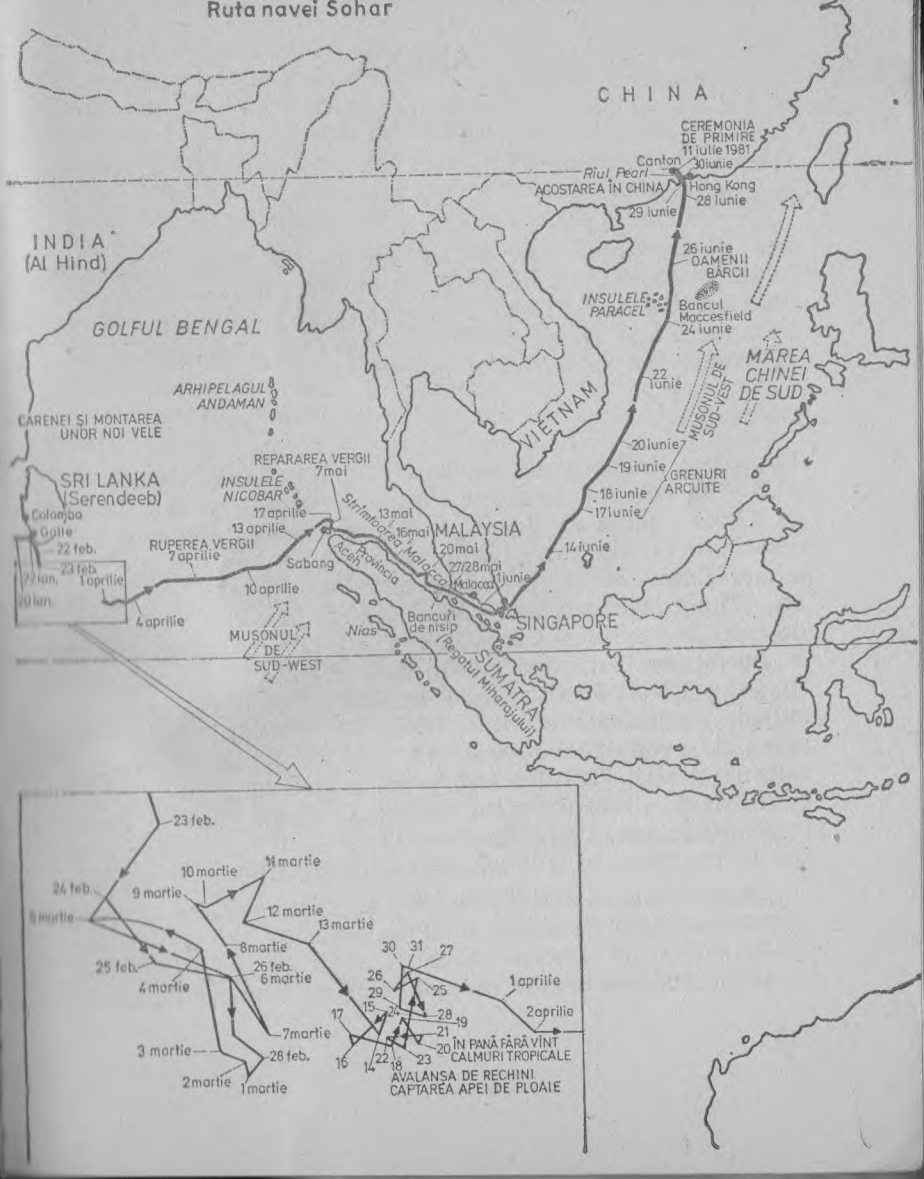
16. Compartiment bucătărie
17. Puntea teugii
18. Puntea principală



PUNTEA INFERIOARĂ

1. Masă nautică
2. Pupitru radio
3. Cabina căpitanului
4. Magazie de material științific
5. Echipament de filmare
6. Depozit de alimente
7. Vele
8. Cușete
9. Magazie
10. Cisterne cu apă
11. Cisternă cu apa
12. Magazie de materiale de punte


IRAN
KUWAIT
Golful Arab
BAHRAIN
PAKISTAN
QATAR
Strimtoarea Ormuz
Coasta Batinah
Sohar
Suwaiq
Mascat
Sur
UEA
23 noiemb. 1980 PLECAREA
Tropicul Racului
26 noiemb.
Ras al Hadd
ARABIA SAUDITĂ
OMAN
29 noiemb.
Bombay
1 dec.
Insulele Kuria Muria
4 dec.
MAREA ARABIEI
Mangalore
Cannanore
7 dec.
10 dec.
16 dec.
CURĂȚIREA
REPARAREA CIRMEI
Calicut
Cheliat
Agatti
19 dec.
Beypore
21 dec.
Cochin
11 ian. 1981
Kulam
Malu
MUSONUL DE NORD-EST
ARHIPELAGUL LACCADIVE
Minicoy
14 ian.
17 ian.
Capul Comorin
20 ian.
REPUBLICA MALDIVE
Ecuator
ZANZIBAR
ARHIPELAGUL CHAGOS
OCEANUL INDIAN
N


Ruta navei Sohar
CHINA
CEREMONIA DE PRIMIRE 11 iulie 1981
Canton 30 iunie
Riul Pearl
ACOSTAREA ÎN CHINA
Hong Kong 28 iunie
29 iunie
26 iunie OAMENII BARCII
INSULELE PARACEL
Bancul Macclesfield 24 iunie
INDIA (Al Hind)
GOLFUL BENGAL
MUSONUL DE SUD-VEST
MAREA CHINEI DE SUD
22 iunie
ARHIPELAGUL ANDAMAN
CARENEI ȘI MONTAREA UNOR NOI VELE
VIETNAM
20 iunie
19 iunie
GRENURI ARCUITE
18 iunie
17 iunie
REPARAREA VERGII 7 mai
SRI LANKA (Serendeeb)
INSULELE NICOBAR
17 aprilie
Colombo
Galle
22 feb.
23 feb.
1 aprilie
22 ian.
30 ian.
13 aprilie
RUPEREA VERGII 7 aprilie
Strimtoarea Malacca
13 mai
16 mai
MALAYSIA
20 mai
27/28 mai
11 iunie
Malacca
14 iunie
Sabang
Provincia Aceh
10 aprilie
4 aprilie
MUSONUL DE SUD-WEST
Nias
Bancuri de nisip
SINGAPORE
Regatul Minangkabau
SUMATRA
23 feb.
24 feb.
9 martie
10 martie
11 martie
12 martie
13 martie
8 martie
25 feb.
26 feb.
6 martie
4 martie
7 martie
3 martie
28 feb.
2 martie
1 martie
30
31
27
26
29
25
15
24
28
19
17
21
20
16
14
22
18
23
1 aprilie
2 aprilie
ÎN PANĂ FĂRĂ VÎNT
CALMURI TROPICALE
AVALANSA DE RECHINI
CAPTAREA APEI DE PLOAIE

ANEXĂ

SOHAR

Dimensiuni

Așa după cum a fost proiectată, *Sohar* avea o cocă cu o lungime nominală de 24 m, lățime maximă de 6,10 m și o linie de plutire de 19 m. Pescajul proiectat era de 1,80 m, cu o suprafață velică de 270 m^2, din care : vela foc 34 m^2, vela mare 150 m^2 și vela artimon 75 m^2.

Construcția

Lucrul a început cu așezarea chilei navei, lungă de 15,8 × 38 cm în secțiune. Apoi a urmat prova lungă de 11,5 m, pupa de 5,4 m. După aceea s-a dat forma necesară filelor de bordaj inferioare cusute la locul lor pînă la înălțimea celei de a cincea filă. Fiecare filă avea 20—30 cm lățime și între 5,7 și 7,6 cm grosime, în funcție de poziția sa. Nu s-a folosit nici o tolă intercalată. Filele de bordaj au fost împărțite în mod normal în 4 sau 5 secții, între 1,5—4,5 m lungime, îmbinate cap la cap prin caneluri. Suprafețele dintre filele de bordaj erau plate, adică nu aveau nici o canelură, deși la fiecare 45 cm s-a folosit un știft. Totul a fost prins împreună prin cusături cu fibră de coajă de nucă de cocos, făcută dintr-o funie împletită în patru fire. Împunsăturile erau la o distanță de cca 10 cm, plasate la 5 cm de marginile filelor de bordaj.

După a cincea filă de bordaj au fost montate cadrele transversale ale fundului interior, folosind din nou o funie în patru fire. Cadrele aveau o secțiune de 10 cm × 15 cm și majoritatea erau coaste de lemn cu curbură naturală.

Bordajul continua pînă la a 12-a filă, unde au fost legate elemente de coastă asamblate. Acestea au fost plasate în intervalul de 60 cm dintre coastele de fund, fără a fi împreunate cu ele. Bordajul mergea mai departe pînă la nivelul punții, după care au fost fixate elementele de osatură a bordului de deasupra apei. Nici acestea nu au fost legate de elementele de coastă, fiind puse pe același plan ca și coasta de fund. În cuvintele unui profan aceasta înseamnă că fiecare „coastă" a navei era de fapt formată din cinci piese independente care puteau să se miște separat. Două grinzi transversale sprijineau de fiecare parte arborele mare înalt de aproximativ 18 metri, aplecat în față și care a fost tăiat dintr-un singur trunchi de copac. Arborele artimon de 14 metri se ridica vertical. Planșele punții erau groase de 5,7 cm. Balastul, la început de 15 tone saci cu nisip, a fost redus mai tîrziu la 12 și 1/2 tone.

Vele și greement

Scripeții, incluzînd și marea macara inferioară care ajungea pînă la pieptul unui bărbat înalt, au fost ciopliți de mînă din bucăți de cherestea solide, cu roți și cuie de lemn. Datele tehnice ale greementului erau foarte precise, variind de la o parîmă cu o circumferință de 20 cm pentru funga velei mari, la o parîmă de 5 cm pentru straiurile mai ușoare. Toate straiurile erau mobile. *Sohar* a fost la început armat cu parîme din fibre de nucă de cocos, dar acestea au fost parțial înlocuite cu parîme din cînepă de Manila, pe măsură ce călătoria înainta și nava ajungea în țări unde se găsea cînepă de Manila.

Primul rînd de vele a fost făcut din pînză de bumbac, calitatea nr. 3, de 500 g, cusută manual, din fîșii de 60 cm lățime. Acestea au fost înlocuite în India cu unele mai mari (velei mari i-a crescut suprafața cu peste 180 m^2) din

suluri de pînză de vele din bumbac, de 90 cm lățime, cu o greutate de 620—680 g. O a treia velă mare de aproximativ 172 m^2 a fost cusută de locuitorii insulei Minicoy și s-a dovedit a fi foarte bună pe distanța parcursă în ultima săptămînă în Marea Chinei de Sud. Această velă a fost făcută din pînză de 570 g și din fîșii late de 46 de cm.

Verga velei mari de 23 m din lemn de *poon* era din trei secțiuni îmbinate cu eclisă. Cînd această vergă s-a rupt în Oceanul Indian, lemnul (de esență necunoscută) folosit pentru înlocuire a fost tăiat pînă la o lungime de 24 metri pentru a avea posibilitatea de a fixa vele de dimensiuni mai mari. În mod similar, și bastonul de bompres proiectat original la 3,3 m a fost lungit la Beypore pînă la 4,8 m pentru a avea un spațiu mai mare pentru velele din sectorul prova.

Navigația

Lipsindu-ne instrumente pentru a măsura performanța navei (nu a existat nici un loch modern), cifrele performanței lui *Sohar* sînt date în general. Distanța cea mai bună parcursă pe zi a fost de 130 mile de la amiază la amiază în Marea Chinei de Sud. Viteza maximă a fost probabil de 8—9 noduri. Pe de altă parte, nava a rămas adesea în pană fără vînt, împinsă de curenți sau a suferit apreciabile derive de vînt. Astfel viteza medie a călătoriei a fost ceva mai mult de două noduri de-a lungul întregului drum de la Mascat la Canton. Este aproape aceeași viteză ca a navelor de comerț arabe din secolele al IX-lea și al X-lea, pe o distanță similară, calculată după texte străvechi.

Sohar avea capacitatea să navigheze în vînt la 45° față de direcția vîntului din spate. Deriva de vînt mai adăuga 10—25 grade, așa că naviga în mod efectiv la 65°—70° față de direcția vîntului din pupa. Dar pentru așa ceva era

necesar un vînt cu o forță de cel puțin 4. Avea tendința de a se abate în vînt și s-au făcut multe manevre cu velele de diferite mărimi și poziții din sectorul prova. Arborelui artimon i s-au redus de fapt dimensiunile, fiind remodelat cînd eram pe mare între Sri Lanka și Sumatra.

Omanii au acordat foarte multă atenție punctului corect de suspensie pentru verga velei mari, ca și poziției exacte a velei mari de-a lungul vergii. În ciuda încercărilor noastre, sînt sigur că nu am reușit niciodată să atingem performanța cea mai bună a navei ; combinațiile posibile în ceea ce privește mărimea velelor și poziția unghiurilor vergii sînt nenumărate și ar fi necesară mai mult decît o viață pentru a le manevra în condiții speciale de vînt, stare a mării, încărcătură și balast. Pe de altă parte, am fost în primul rînd preocupat să navighez cît mai în siguranță și mai înțelept posibil, așa cum probabil ar fi făcut un căpitan arab de navă comercială. Tratată astfel, *Sohar* ne-a servit foarte bine, într-adevăr, iar pe furtună, în Marea Chinei de Sud, s-a comportat ca o navă foarte sigură.

Structura cusută a navei noastre a supraviețuit călătoriei în condiții excelente. Cu un rînd de vele noi ar fi putut să plece din nou spre Mascat la începutul următorului muson de nord-est din China. Stratul antivegetativ tradițional a protejat coca în mod eficient contra carilor de navă, în timp ce lemnul neprotejat, în special esența de sapan, a fost ciuruit de teredo.

O notă finală în privința siguranței : *Sohar* a fost echipată cu plute de salvare, veste de salvare, făclii de semnalizare, radio, toate aceste pentru siguranța echipajului, dar mai existau și pentru siguranța navei trei ancore mari și un cablu greu, modern. Din fericire nu a trebuit să facem față nici unei situații periculoase care să necesite vreunul din aceste obiecte, dar nu aș fi pornit la drum fără ele.

În Irlanda : Andrew Dillon ; John O'Dwyer
În Londra : Excelența sa Ambasadorul Omanului ; Averil Bloy Slade ; Rosie Bunting ; John Curd ; Patrick Deuchar ; Gecoms ; Harold Harris ; Constance Messenger ; Jenny Moseley ; Don Shearman ; Barbara Wace
În Oman : Excelența Sa Ministrul Apărării ; Excelența Sa Ministrul Informațiilor și Problemelor pentru Tineret ; Excelența Sa Ministrul Comunicațiilor ; Excelența Sa Subsecretarul Apărării ; Excelența Sa Ambasadorul Chinei ; marina sultanului Omanului, în special comodorii Mucklow și Gunning, și ofițerul comandant și instructorii săi de la Centrul de pregătire din Sur ; Poliția regală din Oman ; în special ofițerii din divizia maritimă și piloții de helicoptere din Air Wing ; comandantul Eric Hollin ; Seif Behlany și personalul său; British Bank of the Middle East, în special Frank Paul, Ian Gill, Keith Cumming, Peter Parsons și domnul Sanpat ; Mulraj și Bipin Nensey ; rețeaua Sindbad a Societății regale de radioamatori din Oman ; Alison MClay ; Carol Ventura ; Emma Biles ; Dr. Paolo și Germana Costa ; Julian Paxton, Neil Edwards ; Colin Briden ; Tarmac ; Travo ; Airwork, în special Harry Glover și Jim Treloar
În Bahrain : Ali Ibrahim al Malki ; Abdulla A. Karim ; Bill Eve

În India : John Cheriyan ; Dr S. Jones ; Antony Kadavill ; R.T. Somaiya

În Sri Lanka : Pat și Rhianon Vickers

În Sumatra : Primarul Sabangului ; Lubis ; Mobil Oil ; Schlumberger

În Malacca : Koon Leck Keong

În Singapore : S.C. Lim.

În Canton : Excelența Sa Huang Zhen, președintele Comisiei pentru relații culturale cu străinătatea ; Excelența Sa vicepreședintele Wang din Comisia pentru relații culturale cu străinătatea ; Primarul Cantonului ; Excelența Sa Ibrahim al Subhi

În Hong Kong : Comandantul vasului *Tamar ;* James Dreaper ; Trish Harwood ; Nanette McClintock Sami Nasser ; Peter Smith

CUPRINS

	Cuvînt înainte	3
I	Nopțile arabe	5
II	Pe coasta Malabar	31
III	Șantier naval pe plaja de la Sur	57
IV	Marinari din Oman	93
V	Marea Arabiei	116
VI	Insulele funiei de cocos	137
VII	Crăciunul la Calicut	166
VIII	Regatul Serendeeb	190
IX	Calmuri tropicale	211
X	Ruperea vergii	243
XI	Strîmtoarea Malacca	268
XII	Marea Chinei de Sud	286
XIII	China	307
	Anexă	330
	Mulțumiri	334

Redactor : MIRELLA ACSENTE
Tehnoredactor : VIRGIL STRUGARIU

Bun de tipar : 10.07.1986
Apărut 1987. Coli de tipar 10,5

Cd. 60121
Combinatul Poligrafic „Casa Scînteii"
Piața Scînteii nr. 1, București,
Republica Socialistă România